



# Synthèse des discussions

Imaginons  
l'habitation au Carré Laval

Atelier entre la Ville de Laval et  
l'UQAM portant sur l'habitation et  
l'inclusivité dans un quartier  
d'innovation (Cas du Carré Laval)

UNE COLLABORATION DE RECHERCHE ENTRE :



EN PARTENARIAT AVEC :



# Objectif de l'atelier

En concordance avec les problématiques identifiées par le Bureau du développement du centre-ville de Laval, 4 grandes thématiques seront abordées dans le cadre de cet atelier: Diversité et mixité dans un quartier d'innovation; Financements alternatifs de projets d'habitation; Performance environnementale au Carré Laval; Gouvernance inclusive et participation citoyenne.

## Objectifs de l'atelier

- Favoriser la collaboration entre les acteurs-clés à Laval et les chercheur.e.s de l'UQAM
- Identifier des éléments qui pourront être intégrés par la Ville de Laval dans son plan d'action pour développer le Carré Laval
- Identifier des pistes de projets de recherche partenariale en lien avec l'habitation et le développement du *Quartier de l'innovation au Carré Laval*

# Déroulement général

ACCUEIL	9h
PRÉSENTATIONS DU CARRÉ LAVAL + PÔLE SUR LA VILLE RÉSILIENTE	9h30 / 10h
DÉBUT DE L'ATELIER	10h
BLOC 1 – ENJEUX LIÉS À LA THÉMATIQUE DISCUTÉE À CHAQUE TABLE	10h10 / 10h30
PAUSE	10h30 / 10h50
BLOC 2 – ÉTAT DES LIEUX	11h30 / 12h10
BLOC 3 – PISTES D' ACTIONS INNOVANTES + PROJETS DE RECHERCHE PARTENARIALE COMMUNS UQAM-LAVAL	11h30 / 12h10
PLÉNIÈRE ET MISE EN COMMUN	12h10 / 13h30
DÎNER RÉSEAUTAGE	12h30 / 13h30

# Mise en contexte et problématique

## État de l'habitation à Laval et au centre-ville

Laval, comme la plupart des municipalités du Québec, traverse depuis quelques années une crise de l'habitation qui se traduit par une inabordable croissante de son parc de logements. Si cette crise impacte de façon plus aigüe le marché locatif et les ménages les plus pauvres, elle touche désormais aussi la classe moyenne qui peine de plus en plus à accéder à la propriété ou à un loyer abordable.

Le rythme de construction soutenu des dernières années, qui a concerné surtout le secteur locatif, n'a pas pour autant eu d'impact positif sur les loyers, les nouveaux logements locatifs arrivant sur le marché étant loués près de deux fois plus chers que les logements existants.

Quelques indicateurs<sup>1</sup> illustrent cette situation :

- 15 920 ménages locataires consacrent plus de 30% de leurs revenus pour se loger (28%)
- 13 415 ménages propriétaires consacrent plus de 30% de leurs revenus pour se loger (12%)
- Loyer médian : 850\$ (+16% entre 2018 et 2022)
- Différentiel du loyer médian entre les logements occupés et inoccupés : +94%
- Part des logements locatifs dans les mises en chantier : +/-90% depuis 2018
- Valeur médiane du logement : 400 000\$ (+33% entre 2016 et 2021)
- Taux d'inoccupation des logements locatifs : 1,8% (depuis 2000, seuil d'équilibre atteint seulement en 2016)
- Taux d'inoccupation des logements locatifs à loyer faible ou intermédiaire : 0,5%
- Taux d'inoccupation des logements locatifs à loyer supérieur : 4,8%
- Nombre de logements sociaux et communautaires : 48402, soit 2,7% du parc résidentiel

Les conséquences de cette crise sont à la fois humaines, sociales et économiques ; aussi, la Ville de Laval s'est dotée en 2017 de sa première Politique de l'habitation. Elle fournit depuis des efforts significatifs, notamment pour rattraper son retard en matière de logement social : entre fin 2019 et aujourd'hui 510 nouveaux logements sociaux ou communautaires ont été livrés et 163 autres sont en chantier. Face à l'ampleur des besoins, la Ville entend poursuivre ses efforts en la matière, mais se heurte à l'insuffisance des financements gouvernementaux et au contexte inflationniste du marché immobilier.

Plus spécifiquement, le centre-ville de Laval connaît depuis plusieurs années une effervescence immobilière sans précédent, principalement axée sur le logement en copropriété et le locatif haut de gamme. La diversification et l'abordabilité résidentielles de ce secteur apparaissent donc comme des enjeux majeurs pour le centre-ville en général et pour le Carré Laval en particulier.

Un cocktail de solutions concertées et innovantes devra donc être mis en oeuvre pour faire face à ces enjeux et assurer un développement résidentiel qui soit exemplaire aussi en termes de mixité sociale.

<sup>1</sup> Observatoire du Grand Montréal, CMM (données 2021 et 2022) [Grand Montréal en statistiques](#),

<sup>2</sup> Ville de Laval, Service de l'urbanisme, 2023

## Cadre de planification

Outre le Schéma d'aménagement et de développement révisé<sup>3</sup> (2017) et le Code de l'urbanisme<sup>4</sup> (2022) qui encadrent l'aménagement du territoire de Laval, la Ville s'est dotée de trois principaux outils de planification et d'action en matière d'habitation :

1. La Politique d'habitation<sup>5</sup> (2017), qui dicte les balises en matière d'habitation et vise à favoriser le développement d'une offre résidentielle adaptée aux besoins de tous les lavallois.es;
2. Le plan d'action triennal 2020-2022<sup>6</sup>, outil de mise en œuvre de la Politique d'habitation;
3. La Politique de mise à disposition des immeubles municipaux pour la réalisation de logements sociaux et abordables<sup>7</sup> (2023), découlant du plan d'action et visant à proposer des terrains municipaux à des conditions privilégiées pour la création de logements sociaux et abordables.

Par ailleurs, la Ville a adopté, en juillet 2022, le Projet particulier d'urbanisme Centre-ville<sup>8</sup> (PPU) qui traduit la vision de la Ville pour ce secteur stratégique. Parmi plusieurs orientations, le PPU vise notamment à assurer la diversification et l'abordabilité résidentielle de ce secteur.

## Le projet du Carré Laval

Le Carré Laval est un terrain de près de 38 hectares situé au cœur du centre-ville de Laval. Son périmètre est délimité par le boulevard Saint-Martin au nord, l'autoroute des Laurentides (A-15) à l'est, le boulevard du Souvenir au sud et le boulevard Daniel-Johnson à l'ouest. Il est situé à proximité de la station de métro Montmorency et dans l'axe d'un projet de transport collectif structurant sur le boulevard Saint-Martin. Son contexte se caractérise par la présence du secteur Centropolis au nord, ainsi que le boisé Armand-Frappier et la Cité de la Biotech au sud.

Anciennement occupé par la carrière Lagacé exploitée jusqu'en 1976, le Carré Laval dévoile un paysage inusité, notamment un important bassin d'eau niché au creux de parois rocheuses. La portion centrale, progressivement remblayée depuis 2002, est utilisée à ce jour comme lieu d'élimination de la neige. Des bâtiments sont présents au nord du site, soit un petit ensemble commercial, deux tours résidentielles de 12 étages, un centre de formation de la police et le Palais de justice de Laval.

<sup>3</sup> Ville de Laval (2017) [Schéma d'aménagement et de développement révisé](#)

<sup>4</sup> Ville de Laval (2022) [Code de l'urbanisme](#)

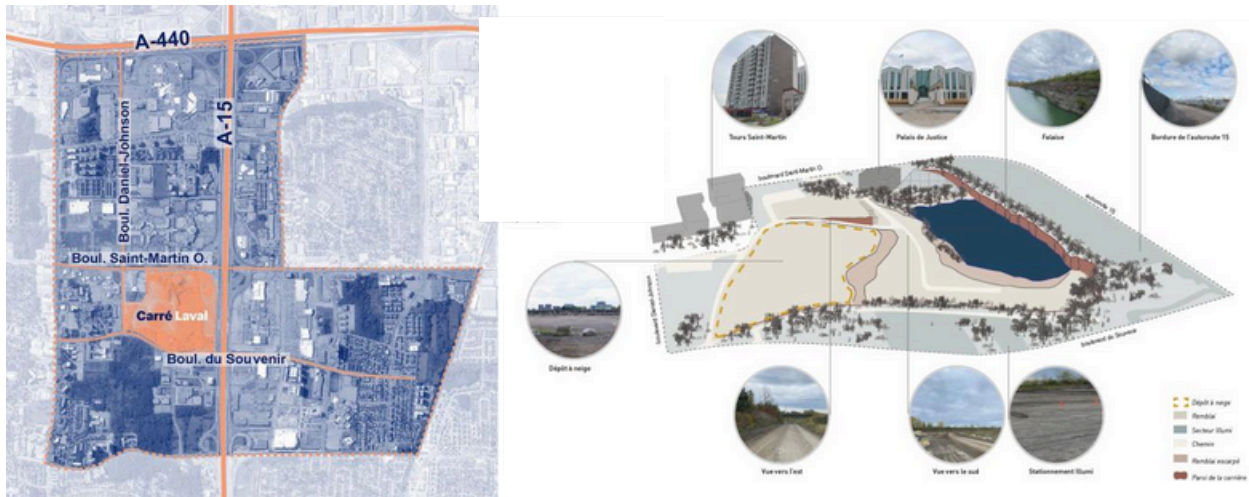
<sup>5</sup> Ville de Laval (2017) [Politique de l'habitation](#)

<sup>6</sup> Ville de Laval (2020) [Ville de Laval - Suivi du plan d'action 2020-2022](#)

<sup>7</sup> Ville de Laval (2023) [Politique de mise à disposition des immeubles municipaux pour la réalisation de logements sociaux et abordables](#)

<sup>8</sup> Ville de Laval (2012) [Planification du centre-ville de Laval | Repensons Laval](#)

## Localisation du Carré Laval et caractéristiques existantes du site



Source : Ville de Laval et Provencher...Roy

**Animée par la volonté de tirer profit de la localisation stratégique du site et de ses atouts exceptionnels, la Ville de Laval planifie le développement d'un quartier d'innovation au Carré Laval. L'objectif est de mettre en valeur et de rendre accessible aux citoyens cet actif collectif unique, et ainsi générer des retombées durables autant au niveau économique, social, environnemental, que culturel.**

Les principales caractéristiques visées pour le Carré Laval sont les suivantes : 9

- Une visée carboneutre, dans le but de réduire l'empreinte environnementale et les émissions de gaz à effet de serre;
- Un site sans voiture qui valorise la mobilité active et le transport collectif;
- Un immense parc incluant un plan d'eau accessible à tous avec des activités culturelles et sportives;
- Des projets immobiliers et un épicode d'innovation pour générer une activité économique porteuse et durable (centres de recherche, espaces collaboratifs et startups, bureaux et espaces commerciaux);
- Des entreprises investissant en recherche et développement dans un lieu distinctif et à la fine pointe des technologies;
- Présence de groupes de recherche, d'organismes accélérateurs et de pôles d'incubation.

<sup>9</sup> Ville de Laval, Carré Laval : une cité de l'innovation carboneutre à échelle humaine

## Quartiers d'innovation et mixité sociale

Bien que les quartiers d'innovation aient pour mission de créer des opportunités économiques pour tous, plusieurs expériences (Brooklyn, San Francisco, Boston, etc.) ont démontré que ces initiatives peuvent contribuer à l'exacerbation des inégalités au sein même des communautés dans lesquelles elles s'implantent.<sup>10</sup> La gentrification et l'exclusion des populations plus vulnérables sont des conséquences potentielles de la croissance des hubs d'innovation. Si la revitalisation d'un secteur sous-utilisé comme celui du Carré Laval est souhaitable, il importe de créer des bases solides pour une économie durable et inclusive.

Parmi les grands défis auxquels les quartiers d'innovation font face, l'organisme [The Global Institute on Innovation Districts](#) identifie le maillage entre l'innovation et l'inclusion menant au [développement de stratégies d'innovation sociale](#) structurantes pour guider leur croissance. Le défi est à aborder sous plusieurs angles, notamment celle d'une offre résidentielle qui devrait être accessible aux citoyens de tous âges, origines ou conditions socio-économiques.<sup>11</sup>

## Problématique de l'habitation au Carré Laval

La mixité, tant fonctionnelle que sociale, constitue un pilier de la vision qui anime le projet de quartier d'innovation au Carré Laval. Le quartier se veut un lieu habité, conçu selon le principe de valorisation de l'humain et de la nature. Il permettra aux résidents, travailleurs et visiteurs de combler leurs principaux besoins quotidiens en se déplaçant à pied. La complémentarité des usages résidentiels, économiques, récréatifs et institutionnels contribuera à favoriser la rencontre, l'échange et le choc d'idées propices à l'innovation. Dans le même ordre d'idée, la création d'une offre résidentielle inclusive et diversifiée viendra soutenir l'innovation. L'inclusion de logements sociaux, communautaires et abordables fait partie des stratégies à planifier en amont du projet, de même que les mécanismes à mettre de l'avant pour favoriser leur pérennité.

Le futur quartier d'innovation doit être attractif pour les jeunes pousses, les entreprises en émergence et les institutions du savoir. Le quartier devrait être accessible à tous et refléter la diversité lavalloise. Soulignons que 28,5% de la population est issue de l'immigration à Laval, 2<sup>e</sup> ville de destination pour les nouveaux arrivants au Québec.<sup>12</sup> Des études ont d'ailleurs démontré que les personnes immigrantes contribuent significativement à l'innovation aux États-Unis.<sup>13</sup> Selon Harvard, les compagnies intégrant une plus grande diversité affichent aussi des revenus supérieurs (+19%) provenant de l'innovation.<sup>14</sup>

La question du financement et de la pérennité des initiatives est cruciale. La création de logements abordables, sociaux et/ou communautaires au Carré Laval s'inscrit dans le contexte des récents remaniements des programmes de financement gouvernementaux. Cela pourrait avoir pour effet de ralentir, voire compromettre les nouveaux projets. La Ville de Laval souhaite contribuer à l'accès au logement pour tous sur son territoire, notamment au Carré Laval où elle a l'avantage de posséder la majorité des terrains. Néanmoins, elle dispose d'une capacité financière limitée et ne peut se permettre de surtaxer ses contribuables.

La vente de terrains et la contribution d'investisseurs privés s'impose donc comme une source de revenus essentielle permettant à la Ville d'investir des ressources pour le développement des infrastructures et services publics, sa mission naturelle. Il importe donc que le volet résidentiel demeure compétitif et rentable dans le contexte lavallois. La vision et les balises de développement du Carré Laval pourraient être perçues comme des contraintes autant que comme des opportunités par les investisseurs. Soulignons que la Ville de Laval n'a pas de règlement d'inclusion formulant des exigences précises pour les promoteurs immobiliers.

<sup>10</sup> Chayka, The Pacific Standard (2017) [Does innovation always lead to gentrification?](#)

<sup>11</sup> Wagner, Katz, and Osha (2019) [The Evolution of Innovation Districts: The New Geography of Global Innovation](#)

<sup>12</sup> Ville de Laval, [Accueil et intégration des nouveaux arrivants et des réfugiés](#). Données de Statistiques Canada, Recensement de 2016

<sup>13</sup> Stuart, A., Forbes (2023) [Highly Skilled Immigrants Drive U.S. Innovation, Report Shows](#)

<sup>14</sup> Harvard Business Review (2018) [How and where diversity drives financial performance](#)

Le Carré Laval se veut un quartier carboneutre et exemplaire du point de vue environnemental. Plusieurs balises en cours de définition viendront encadrer cet objectif, visant entre autres la consommation responsable de l'eau, l'efficacité énergétique du cadre bâti, ainsi que la production et le partage d'énergie sur le site. Or, certaines innovations technologiques et processus d'obtention de certifications environnementales peuvent entraîner un surcoût initial, s'accordant difficilement aux contraintes techniques et financières des organismes spécialisés dans la construction de logements sociaux et communautaires. Notons que le Conseil du bâtiment durable du Canada (CBDCa) a démontré que les bâtiments à carbone zéro offrent un rendement financier positif sur un cycle de vie de 25 ans, en tenant compte de la tarification de la pollution par le carbone, et ce malgré le supplément au coût d'investissement ( $\pm 8\%$ ).<sup>15</sup>

<sup>15</sup> CBDCa (2019) [Arguments en faveur du bâtiment à carbone zéro](#)

# Synthèse des discussions

Les synthèses des discussions pour chaque thématique reflètent les idées et expertises de la trentaine de personnes ayant participé à l'atelier. L'analyse des enjeux et les solutions proposées ne prétendent pas être exhaustives et peuvent nécessiter des études plus approfondies.

## Thématique 1 : Diversité et mixité dans un quartier d'innovation

Éléments de réflexions et grandes problématiques identifiés en amont de la rencontre :

- Entreprises innovantes et gentrification des quartiers;
- Anticipation des phénomènes de gentrification;
- Création de logements pour les personnes de différentes conditions socioéconomiques;
- Stratégies à déployer pour favoriser la diversité culturelle et l'accueil de nouveaux arrivants;
- Mixité intergénérationnelle dans l'offre résidentielle au Carré Laval;
- Mixité fonctionnelle au sein des projets de logement et du quartier;
- Commerces et services dans un quartier mixte du point de vue socio-démographique.

**Question : quels sont les enjeux plus spécifiques à prendre en compte pour assurer une diversité et une mixité dans un quartier d'innovation tout en assurant une réduction des inégalités?**

L'aspect économique de l'abordabilité a été discuté en regard du fait qu'il faut pouvoir vivre et accéder au site tout en respectant les moyens financiers de chacun (le logement ainsi que les services qui y seront inclus). Il faut donc prévoir une offre de logement abordable, mais aussi de logement social. Les objectifs de ce développement immobilier doivent être clairs et il faut spécifier comment on va inclure les citoyens, citoyennes ayant de plus faibles revenus. On doit réfléchir à la manière de donner accès à la propriété, mais aussi à la location. Dans une optique de justice, diversité et inclusion, il faut éviter la gentrification du quartier et des environs. On doit penser l'abordabilité dans un contexte plus large, car le besoin n'est pas qu'à Laval et s'inscrit dans un marché.

En regard de la mixité souhaitée, comment peut-on s'assurer d'une mixité certaine ? En outre, il y a un enjeu de définition : de quoi parle-t-on en matière de mixité ?

De quels types d'usages parle-t-on pour la mixité ?

- Positionnement du quartier comme un incubateur d'innovation (technologique et sociale)
- Entreprise (Start up, petits commerces, grandes organisations)
- Habitation (mixte)
- Alimentation (abordable, adapté, accessible) incluant l'offre de restauration

- Mixité commerciale : diversité de commerces (taille, prix foncier et prix des biens/services offerts)
- Divertissement
- Densité du cadre bâti et diversité/mixité du cadre bâti

Il faut penser à la mixité des fonctions (habitation, commerciale, etc.), mais on ne doit pas oublier la mixité sociale et s'assurer que cette mixité sociale soit durable (que les gens puissent rester à moyen et long terme, pas uniquement lors du lancement). On doit porter une attention particulière aux ménages qui ont besoin de logements subventionnés (les plus pauvres) tout en incluant des logements abordables (classe moyenne basse et moyenne) et des logements « classiques » (classe moyenne et hauts revenus). Comment faire cohabiter des gens démunis avec des gens ayant plus de moyens? Il faudra innover en ce sens. Un incontournable sera d'impliquer les gens qui habiteront dans les logements sociaux dans le développement des projets au Carré Laval. En regard de la gouvernance, il faudra réfléchir à la manière de gérer un bâtiment de 25 étages en assurant une mixité. Comment assurer la gouvernance de ce type d'immeubles mixtes? Dans le cas d'une éventuelle fiducie financière, ce sont les locataires qui gèrent et opèrent celle-ci. Comment favoriser cette gouvernance pour assurer qu'elle réponde aux intentions? L'actuelle croissance démographique est basée sur l'immigration et il y a peu d'espace pour les accueillir. Il faut penser à cette mixité culturelle. Il faut aussi prévoir toute une gamme de services (offre alimentaire diversifiée, locaux pour les organismes communautaires aidant les personnes vulnérables, pôle jeunesse, forêts et espaces verts, espaces accessibles sur les toits, agriculture urbaine, maison de la diversité). Il faut aussi penser à un quartier qui attire les gens qui n'y vivent pas, mais qui y viendront pour y travailler et s'y divertir, car ils apportent aussi de la diversité. La diversité est économique, culturelle, mais aussi générationnelle (inclure du logement étudiant et RPA). Enfin, l'identité du territoire lavallois reflète un mode particulier de développement, l'étude présentée en amont de la rencontre ne reflète pas cet aspect du contexte lavallois. Pour ne pas refaire les mêmes erreurs, il faut faire un lien avec le passé. Il est nécessaire de susciter un sentiment d'identité et d'appartenance (eau, sol, boisé) au Carré Laval.

---

***Question : Est-ce que le développement de ce quartier de l'innovation pourrait entraîner des externalités positives ou négatives à Laval (ex. sur les quartiers environnants)?***

Le Carré Laval est situé dans un secteur défavorisé (pauvreté). L'attrait pour le Carré Laval aura certainement un impact sur la valeur foncière aux alentours (gentrification verte). Il faudra mesurer les impacts sur les quartiers avoisinants.

Si le quartier veut miser sur le transport actif et collectif, une transformation marquante doit être initiée, car le territoire lavallois est actuellement conçu pour l'automobile.

**Question : Considérant le contexte du Carré Laval et les enjeux évoqués précédemment, identifiez les Forces, Faiblesses, Opportunités, et Menaces pour assurer une diversité et une mixité au Carré Laval.**

### **FORCES :**

- La Ville est propriétaire des terrains à 90 %.
- La politique de développement social de la Ville.
- Une politique de disposition favorable municipale : l'abordabilité (il faut la mettre en œuvre).
- Planification du centre-ville - PPU.  
Forces : financement, pouvoir d'expropriation, etc. Le Carré Laval fait partie intégrante du PPU, mobilité du tissu urbain. Prendre en compte les alentours – réflexion sur les projets actuels (ex. Centropolis, Cominar).
- Instances de concertation de la Ville.
- Leadership politique (*momentum*).
- Fonds disponibles au provincial.
- Miser sur le prestige du projet/site.
- Accessibilité : proximité du métro, navettes, pistes cyclables, circulation piétonne au centre du Carré Laval, voie réservée sur Daniel-Johnson, ligne 360 d'autobus gratuite.
- La densité et la diversité des usages pensés ensemble permettent d'assurer la viabilité des deux.
- La zone économique qui protège de l'autoroute.

### **FAIBLESSES :**

- Silavente des terrains de la Ville à des promoteurs traditionnels : attention aux revendications populaires.
- Méconnaissance du projet Carré Laval par les citoyens, citoyennes.
- Implication citoyenne dans le projet : ce sont toujours les mêmes personnes qui s'impliquent, déficit de représentativité citoyenne. Il faut rejoindre les plus vulnérables.
- Tension reliée à la mixité vs implication des publics visés : comment assurer la mixité?
- Absence de démarche de mobilisation concertée – mixité des publics visés n'est pas encore autour de la table.
- Le projet Carré Laval est une carte blanche : qui seront les premiers à investir/s'installer? Est-ce que ça correspond au profil souhaité?
- Temporalité : les acteurs peuvent-ils se mobiliser au bon moment?
- Plan de mobilité – accessibilité au transport en commun : le métro est à 20 minutes de marche du Carré Laval.
- Manque de transparence – déficit de communication vers les citoyens, citoyennes.
- La Ville n'a pas de politique d'inclusion.
- Ce n'est pas encore un quartier, car les gens sont « éparpillés » autour du parc; ce sont des ilots.
- Présence de l'autoroute qu'on doit gérer (vue, barrière de son). Dépendance face au gouvernement provincial pour le financement du logement social. La densité est importante pour le projet, mais les gens n'aiment pas la densité.
- Densité attrayante? Quelle densité donner aux gens pour « compenser »?

## OPPORTUNITÉS :

- Intégrer tout le monde. Protéger les plus vulnérables. Carte blanche : on peut innover, attirer les bons profils au Carré Laval. Possibilité de développement à court terme. Planification du centre-ville : PPU.
- Plan de développement de la communauté nourricière. Démarche citoyenne. Diversité de tenure.
- Adopter une politique pour protéger les résidents actuels en périphérie (politique d'inclusion).
- Augmenter l'offre de logements communautaires et sociaux. Ex. : exercer un droit de préemption sur les terrains autour du Carré Laval et acheter des immeubles existants/ transformer le cadre bâti pour en faire du logement communautaire et social. Mixité générationnelle : penser à un quartier complet (avec une école). Offrir un cadre sécuritaire
- favorisant l'accessibilité des enfants au Carré Laval (pour que les enfants puissent circuler seuls dans le quartier). Diversité du cadre bâti, notamment de la typologie des logements pour avoir une diversité générationnelle pour que les gens puissent demeurer dans leur environnement à travers les étapes de la vie. Réserver des bâtiments pour la communauté – impliquer des gens de partout. Infrastructures collectives publiques (espaces, centre culturel, école, lieux pour marcher, place publique, etc.) qui permettent un ancrage social (le parc attirera les gens de tout Laval et la mouture actuelle du projet ne répond pas à cette préoccupation).
- Il y a de la place pour une ferme (voir sur les toits par exemple) comme lieu de production et de loisir. Le pôle innovation doit inclure du cotravail, des espaces de loisir tout autant que de la production et des lieux pour manger. La présence de foncier municipal crée de la flexibilité dans l'action. Travailler à permettre le logement social dans le même bâtiment que du commercial (ou autre).
- 
- 
- 
- 

## MENACES :

- Pas d'attachement des citoyens au lieu.
- Temporalité : les premiers à vouloir investir/s'installer seront-ils ceux qu'on veut avoir au Carré Laval (ex. : promoteur immobilier)?
- Marché spéculatif.
- Plan de mobilité et lien avec les infrastructures de transport.
- Protection des droits des résidents et des locataires actuels (changer la réglementation).
- Gentrification déjà amorcée.
- Études environnementales – horizon 2-5 ans vs carboneutralité?
- Avoir un plan de développement trop figé dans le temps (il doit évoluer selon le contexte et l'évolution des parties prenantes).
- Avoir des espaces collectifs qui ne peuvent être appropriés.  
Par le fait d'être entouré de boulevards, le Carré Laval risque d'être refermé sur lui-même autour du parc. Comment ouvrir le quartier vers l'extérieur ? Il faut une stratégie pour désenclaver et faire le lien avec l'existant autour.
- Les revendications des Lavallois : on crée beaucoup de densité qui n'est pas cohérente avec l'image qu'ils ont d'eux-mêmes.
- S'assurer de ne pas ghettoïser les zones (les riches ensembles, les pauvres ensembles)
- Proximité du Centropolis qui pourrait nuire à l'émergence des commerces.
- L'ampleur du projet et des ambitions risque d'induire des coûts importants et de faire que ce projet visera les plus riches.
- Avec le développement du pôle d'innovation, comment gérer le risque que le succès du pôle induise une gentrification (ex : Ubisoft dans le Mille End) ?
- Penser à l'hiver (comment faire en sorte que les lieux demeurent intéressants à utiliser l'hiver).

### **Question : Proposez quelques pistes d'actions innovantes pour le développement du Carré Laval.**

Voici les pistes d'actions proposées par les personnes présentes et classées en fonction de grandes problématiques/ réflexions.

#### **Accueillir des entreprises innovantes et limiter la gentrification des quartiers:**

- Les industries et organisations qui pourront s'implanter au Carré Laval devraient avoir obligatoirement une vocation sociale (lien pour rassembler) et faire de l'innovation – pas seulement en R&D – à tous les niveaux.
- Penser le site en vue d'une économie circulaire (récupérer les eaux et l'énergie par exemple).
- S'assurer que les activités productives fassent partie du cycle de vie du secteur de Laval; pas une innovation muséale (de façade), mais que l'innovation au Carré Laval serve la collectivité (qu'on puisse consommer ou bénéficier de ce qui est produit).
- Favoriser l'innovation sociale par du financement alternatif (fiducie foncière).
- Développer l'intérêt pour l'innovation, donner le goût de rester dans le quartier (ex. place des enfants).
- Évaluer quels types d'innovation sont possibles dans la phase de planification.
- Foncier vs innovation : est-ce que l'innovation suivra? Savoir créer un intérêt par l'implication des résidents.
- La Ville peut utiliser son droit de préemption sur les terrains autour du Carré Laval (prévoir les impacts négatifs).
- Commission d'habitation et de développement économique de la Ville : régler les évictions comme un des outils pour limiter la gentrification.

#### **Favoriser la création de logements pour les personnes de différentes conditions socioéconomiques :**

- Mettre sur pied une fiducie d'utilité sociale.
- La Ville ne doit pas céder le terrain. Si ce n'est pas possible, indiquer des conditions de cession des terrains aux développeurs (ex. une partie du logement réservé au logement social pour avoir une mixité des quartiers et des immeubles).
- La Ville pourrait racheter des immeubles, les rénover et en faire des logements sociaux.
- Logement de « luxe » et logement social : prévoir un mécanisme d'arrimage (avec le promoteur).
- Programme SHQ : exiger un pourcentage de logements sociaux (valider la viabilité/le financement).
- Mettre en place tous les leviers de la Ville pour préserver l'identité sociale du quartier. Si non-respect des conditions pour le logement social : prévoir des amendes.

#### **Stratégies à déployer pour favoriser la mixité intergénérationnelle dans l'offre résidentielle, la diversité culturelle et l'accueil de nouveaux arrivants :**

- Établir une fiscalité foncière progressive : nouveaux arrivants, propriétaires déjà en place, personnes âgées.
- Définir différents types de futurs résidents.

- Donner accès aux communautés des quartiers limitrophes.
- Réserver des « blocs » où les Lavallois ont la priorité (pour que les nouveaux résidents proviennent en partie de Laval).
- Suivre l'exemple de l'écoquartier Louvain à Montréal : financement par les co-citoyens – la Ville donne la propriété et une fiducie d'utilité sociale assume la gestion.
- Politique régionale de développement social – Mobilisation locale et régionale (vision commune, impacts collectifs).
- On doit planifier le quartier en fonction de la vie des individus, des familles et de la vie collective.
- Mobilisation des publics visés par la mixité – avoir voix au chapitre.
- Comment concilier les attentes et les besoins des diverses clientèles visées ? On veut de la mixité, mais ces gens ont des besoins différents. Comment répondre aux besoins de tous dans une forme accueillante ? Par exemple : quels usages pour les lieux publics collectifs; quelles politiques publiques d'ingénierie sociale peuvent être mises en place dans l'espace ?

**Favoriser la mixité fonctionnelle au sein des projets de logement et du quartier ainsi qu'assurer l'offre de commerces et services par :**

- Créer une société mixte de développement (instance de mise en œuvre). S'assurer que tous les intérêts sont autour de la table. S'appuyer sur les organismes communautaires de Laval.
- Avoir une société de développement économique social (SDC) dans le quartier.
- Vu le faible nombre de résidents, comment rendre le projet viable en l'absence d'une densité autour ? Avec 10K personnes, il n'y aura pas assez de gens pour appuyer une vie commerciale variée.
- Comment éviter l'enclavement du quartier en le rendant trop autosuffisant ou fermer sur lui-même ?
- Innovation sociale : faire du projet un laboratoire d'innovation sociale en intégrant les parties prenantes, notamment communautaires, pour prendre en compte les besoins en amont. Peut-on répondre à des besoins des quartiers environnants ?
- Le secteur communautaire est sous-développé à Laval, est-ce que ce projet pourrait être un outil pour consolider le secteur communautaire ? Création d'un pôle communautaire (ex. un incubateur communautaire) ou consultation permettant de répondre aux besoins des organismes communautaires.
- Penser l'enjeu de la mobilité en amont pour intégrer des solutions au-delà même du marché. Le coût et l'espace requis pour le stationnement sont de vrais enjeux. Pourrait-on se positionner sur le transport électrique (individuel, collectif, à court terme et plus largement) ?

**Question : En regard des discussions précédentes (enjeux, état des lieux et pistes d'actions), identifiez quelques pistes de recherche partenariale.**

**Pistes de recherche pour mieux connaître le contexte dans lequel se développe le Carré Laval :**

- Cartographie de la population – mettre à jour les données du dernier recensement.
- Portrait des besoins en habitation (diagnostic).
- Mobilisation sociale – faire la cartographie autour du Carré Laval (incluant réseau communautaire et social).

**Pistes de recherche sur les effets des quartiers de l'innovation et de ce type de développement :**

- Cartographie/revue de littérature : mixité sociale, gentrification, mixité résidentielle (acceptabilité, modèle).
- Faire une étude sur les quartiers d'innovation pour éviter de commettre les mêmes erreurs que d'autres quartiers/villes.

**Pistes de recherche pour développer de nouveaux modèles d'aménagement et de transformation des milieux de vie :**

- Étude de rentabilité immobilière vs l'acceptabilité sociale (syndrome « pas dans ma cour »). Établir le niveau optimal.
- Évaluer comment rendre ce quartier productif au niveau alimentaire pour le rendre vraiment circulaire (production, récupération des matières organiques, etc.). Ce quartier a été agricole, est-ce qu'un lien est possible avec le passé ?
- Comment les toits peuvent-ils devenir de l'espace public ou collectif (privé ou public) sans tuer la vie de rue ?
- Comment utiliser ce développement pour en faire un incubateur social (notamment d'organismes communautaires) ?
- Est-ce que ce quartier pourrait être l'incubateur d'un lieu où l'on se transporte différemment qui est adapté à la vie en Amérique du Nord (pour éviter de toujours importer des modèles européens qui reposent sur un contexte radicalement différent) ?

## Thématique 2 : Financements alternatifs de projets d'habitation

Éléments de réflexion et grandes problématiques identifiés en amont de la rencontre :

- Stratégies de financement du logement social, abordable et communautaire;
- Stratégies alternatives / complémentaires aux programmes de financement gouvernementaux;
  - Nécessité pour la Ville de générer des revenus grâce au projet du Carré Laval;
  - Manque d'appétit du marché pour la construction de logements communautaires, sociaux et abordables;
  - Équilibre entre rentabilité financière et respect des exigences de la Ville;
- Stratégies, outils et mesures incitatives à mettre en place pour favoriser l'adhésion des acteurs privés;
- Gouvernance et stratégies visant à favoriser et à pérenniser les initiatives;
- Leçons à tirer d'expériences récentes dans la région montréalaise.

***Question : En regard des grandes problématiques et des éléments de réflexion liés au financement qui ont été identifiés, voyez-vous des manques/ oublis?***

Il faut du financement, ça pose la question du « Qui? ». Quelles ententes veut-on faire avec le public, le privé, les citoyens, citoyennes? Le très abordable est difficile à atteindre, compte tenu de la hausse des coûts de construction et de la valeur des terrains. Le mode de financement orthodoxe mène à une spirale des prix à la hausse. Il y a une hyperfinanciarisation de l'immobilier. À l'heure actuelle, l'immobilier n'est plus social (ou sinon complètement dépendant des organismes publics). Les coûts du logement social sont les mêmes qu'au privé, mais le retour sur investissement est d'environ 30% plus bas, il faut donc des modalités de financement adaptées (prêt à faible intérêt, prêt à long terme) et utiliser des incitatifs pour l'accès au logement. Il n'y a pas beaucoup d'acteurs non publics pour offrir ces financements, il faudra donc assurer l'intervention des paliers provinciaux et fédéraux pour avoir des logements sociaux. Les programmes de financement actuels sont rigides et posent des contraintes en termes de rendement des investissements. Il faut **mieux financer!**

Selon les personnes présentes, un point majeur à prendre en compte est d'assurer la pérennisation de l'abordabilité des logements et cela implique aussi de baliser l'abordabilité au Carré Laval. Cela soulève aussi la question de la gouvernance et de la réglementation pour favoriser cette abordabilité. Il est important d'impliquer tous les acteurs pour résoudre la crise du logement et le Carré Laval a le potentiel d'être un cas inspirant. Enfin, il faut s'assurer de l'arrimage financier dès le jour 1 même si c'est un défi de trouver du capital patient. Il est aussi nécessaire de tirer des leçons de réglementations municipales qui n'ont pas eu les résultats escomptés (ex. règlement 20-20-20 à Montréal).

Une autre contrainte mentionnée est le fait que la ville de Laval semble vouloir faire de l'argent avec le développement du Carré Laval. Comment le conjuguer à l'objectif d'augmenter l'offre de logement abordable et social? Une grande partie du terrain au Carré Laval appartient à la Ville, devrait-on envisager un PPP sur le long terme, emphytéose ou

fiducie? Il faudrait être créatif dans la conception de ce développement avec une vision à long terme pour le loyer modique. En tant que propriétaire du terrain, la Ville pourrait, par exemple, imposer 30% de logement social.

Il est nécessaire de bien évaluer les avantages de financer sous convention (SHQ) dans le domaine du logement social vs promoteur privé. Plusieurs options sont mentionnées par les personnes présentes : sortir le privé du projet, former une coop, donner l'opportunité aux coopératives de réinvestir pour s'agrandir.

En outre, il faudrait s'assurer qu'il y ait une vraie mixité sociale – du très abordable comme du luxe. Le logement social et communautaire n'est pas que pour les plus démunis, il est important d'avoir une vision plus large de la mixité pour ne pas construire un ghetto.

De plus, la superficie à développer est vaste. Les bâtiments autour vont prendre de la valeur. Comment capter cette valeur et s'assurer que le développement du Carré Laval ne cause pas une perte d'abordabilité dans sa périphérie? La question de la tenure est aussi

importante dans la planification du développement du Carré Laval. Il faut donc penser à différentes manières de financer le développement (ex. hypothèque/loyer solidaire) et explorer les options de tenure (quel type de propriété). Il faut faire attention aux baux emphytéotiques de plusieurs décennies si l'on veut s'assurer d'une bonne maintenance des immeubles. Il est important d'intégrer des clauses d'obligation de maintenir les installations au niveau du jour pour que, 30 ans après le développement, la qualité du bâti ait été maintenue. Cette idée de conserver les terrains sous la propriété de la Ville est revenue à plusieurs reprises ainsi que l'option de bail emphytéotique.

L'enjeu de l'immobilier a aussi été abordé en regard de la mobilité immobilière. L'abordabilité est vue comme une contrainte, mais elle pourrait être vue comme un contexte; par exemple, 50% de mon revenu va dans le logement, mais je réduis mon déficit de mobilité, écologique, etc. Bien entendu, ici, l'abordabilité dont il est question ne touche pas le logement social et à loyer modique pour les plus faibles revenus.

Finalement, il a été mentionné que le manque d'efficacité de la construction au Québec ajoute dramatiquement aux coûts de développement. De plus, des constructions de mauvaise qualité et les règles du plus bas soumissionnaire pour le logement social causent des problèmes à des gens qui ont déjà des soucis financiers.

L'actuel financement inefficace des villes est aussi pointé en regard de sa dépendance à la taxe foncière (donc incitatif au développement immobilier à haute valeur). Enfin, il faut penser à la manière de soustraire les projets « micro » (le Carré Laval), des enjeux « macros », comme ceux soulevés dans le cahier du participant (voir encadré plus haut).



- La présence d'organisations innovantes (startup, restos, etc.) qui vont bénéficier des développements du quartier pourra apporter des revenus à la ville.

**Question : Quels sont les freins et les opportunités pour l'implantation de ces mécanismes?**

**FREINS:**

- La définition d'abordable à établir (NYC vs Laval vs Paris).
- Ce n'est pas le rôle du privé de faire du développement social...
- L'aspect législatif à changer/ajuster.
- Les infrastructures civiles à construire (égouts, eaux urbaines, rues, trottoirs, réseau de chaleurs, électricité, etc.).
- Les entreprises qui prennent pied accaparent des logements pour leurs employés, employées (ex: d'un modèle à Vienne).
- Il y a un surplus d'immeubles commerciaux, il faut donc les rendre modulables/transformables dès leur conception (des intérieurs facilement modifiables par exemple).

**OPPORTUNITÉS :**

- Grâce à la propriété foncière publique, on peut jouer sur l'usufruit/le zonage : exiger une fonction au bâti, geler ou catégoriser la taxation si le foncier prend de la valeur.
- Promoteurs développeurs innovants et ayant le goût de prendre le risque de faire différent (ex. fonds immobilier de solidarité FTQ et des normes GREBS).
- Infrastructures innovantes (LEED, carboneutre, mobilité active, énergie à impact positif, toits verts, agricultures urbaines, etc.) et à vocation mixte (commerce, logements, incubateurs, institutions postsecondaires, etc.).
- Une petite forêt urbaine dense pour la captation carbone et la vitalité de l'écosystème (en conjonction avec des toits verts).
- La ville pourrait donner le terrain à une fiducie et ainsi aller chercher des revenus (exemple du projet de quartier Louvain à Montréal).
- S'inspirer du projet ATSE dans l'arrondissement Rosemont. Le dernier étage de ce bâtiment est à une coop qui a une forme de droit de regard/véto sur les étages du dessous et une priorité pour leur acquisition.

**Question : Quels sont les mécanismes de financement qui devraient être implantés pour faciliter la mise en œuvre de projet de logements abordables, sociaux et communautaires innovants?**

- Baux emphytéotiques; Fiducie à vocation sociale; Coop...;
- La ville pourra avoir le droit de posséder du bâti et de faire la location de logement par exemple. Cela permettrait de produire des revenus sans céder les terrains dans une fiducie.
- Ça prend des bailleurs de fonds, jour 1.
- Une forme de financement intéressante est le développement d'un fonds d'investissement spécialement pour le Carré Laval.
- Réfléchir à des options sous le format de la communauté intentionnelle; du cohabitât. Le capital doit être du capital partagé. Pour le fonds d'investissement, il faut ajouter des garanties.
- Il pourrait être intéressant que la ville se voit, elle-même, comme un investisseur financier pour le projet (en prenant en compte les contraintes qu'elle doit respecter en tant que ville).

---

**Question : Proposez quelques pistes d'actions innovantes pour le développement du Carré Laval.**

Voici les pistes d'actions proposées par les personnes présentes et classées en fonction de grandes problématiques/ éléments de réflexion.

**Utiliser une diversité de stratégies pour  
abordable et communautaire :**

**le développement du logement social,**

- Faire une « usine » de construction temporaire sur le site (comme l'expo 67) afin de réduire les coûts de construction de 30% (enjeu des lobbys de la construction qui y seront opposés). Il faudrait monter un comité de travailleurs-actionnaires en partenariat avec les syndicats + le Fonds d'action ou Investissement Québec afin d'éviter qu'il y ait un blocage politique. Le Carré Laval peut être un poumon de la ville (avec son grand parc) et une part de l'innovation serait que le modèle soit répliquable. On pourrait aussi faire des pôles de maîtrise foncière dans chaque quartier. Innover dans le mode de développement permettra d'attirer l'intérêt des divers financeurs possibles (public, privé, communautaire). La création d'une fiducie à vocation ou d'utilité sociale avec « contraintes » bien établies permettra une pérennisation des visées sociales et abordables (par exemple se protéger des changements politiques qui voudraient changer le projet) tout en ouvrant des possibilités de péréquation (les revenus issues de la portion industrielles paient en partie la portion scolaire par exemple). Penser à un projet intégré Habitation/école ou Habitation/commerce et la manière dont cette intégration pourrait servir au financement.
-

- Utiliser des mécanismes de démembrement du droit de propriété. Locataire emphytéotique (avec des obligations de maintien du bâti) et pas des baux de 99 ans, on va se ramasser avec des taudis!

### **Évaluer la nécessité pour la Ville de générer des revenus grâce au projet du Carré Laval :**

- Le gain pour la ville ne doit pas être compris comme étant financier. Il faut penser à une analyse coût/bénéfices élargie pour la ville.

### **Utiliser des stratégies, des outils et des mesures incitatives à mettre en place pour favoriser l'adhésion des acteurs privés :**

- Présenter le fait de faire des loyers abordables comme une part de « l'innovation » du carré Laval afin de favoriser l'adhésion.
- Favoriser le développement de bâtiments modulables, flexibles qui leur permettront de changer de vocation après quelques années au fil du développement des entreprises (ou du changement de locataire).

### **Gouvernance et stratégies visant à favoriser et à pérenniser les initiatives :**

- Pour s'assurer qu'il y ait une gentrification réduite autour du Carré Laval, il pourrait y avoir la création de corridors d'abordabilité.
- Les corridors d'abordabilité pourraient utiliser une forme de moratoire.

### **Autres pistes d'actions :**

- Il faut déminéraliser Laval, créer de l'habitat, favoriser la densité, ce qui va augmenter la viabilité de l'offre en transport collectif.
- Intégrer des éléments d'autonomie énergétique au quartier.
- Pour un quartier complet, il serait pertinent d'intégrer un espace commun productif/agriculture urbaine.

**Question :** *En regard des discussions précédentes (enjeux, état des lieux et pistes d'actions), identifiez quelques pistes de recherche partenariale.*

### **Pistes de recherches sur l'enjeu de l'abordabilité :**

- Quelles sont les caractéristiques d'un corridor d'abordabilité?
- En analysant les modèles en Europe et ailleurs, comment l'abordabilité peut-elle se déployer ici (ex. 25% pour les plus faibles revenus, 30% pour tous ou 50% du revenu, mais plein de services)?

### **Pistes de recherche sur la question des financements de projets immobiliers au Carré Laval :**

- Comment assurer la péréquation de projets mixtes de ce type?
- Quelles sont les sources de financement disponibles en fonction des différents fonds?

### **Pistes de recherche liée à la gouvernance et la réglementation:**

- Effectuer un suivi de la gouvernance et de la démarche de développement du Carré Laval en fonction de divers indicateurs.
- Explorer la différenciation immobilière et réglementaire pertinente pour ce type de développement ainsi que ses différentes formes (exemple : les taxes selon le zonage).
- Quels sont les leviers et contraintes de l'implication des paliers gouvernementaux, société d'État, etc. pour ce type de développement? Quelles leçons peut-on tirer d'expériences similaires?

### **Autres pistes de recherche :**

- Analyser les expériences innovantes issues des zones industrielles et qui pourraient inspirer le Carré Laval (ex. Burlington avec Intervale).
- Évaluer l'acceptabilité sociale du projet.

## **Thématique 3 : Performance environnementale du cadre bâti**

Éléments de réflexions et grandes problématiques identifiés en amont de la rencontre :

- Stratégies moins coûteuses visant à atteindre des objectifs de performance environnementale;
- Notion de « [Frugalité](#) » : espaces partagés, partage de services, espace individuel plus restreint, etc.
- Programmes et subventions visant à soutenir la création de logements sociaux et abordables carboneutres;
- Analyse du cycle de vie et prise en compte des frais d'exploitation et des bénéfices à long terme;
- Leçons apprises de projets exemplaires (ex. Habitations communautaires LOGGIA, Habitations Louise Beauchamp, Cohabitat Québec, Coopérative des Bassins du Havre, Angus, Coop Bois-Ellen, etc.)

**Question : En prenant en compte le contexte du développement du Carré Laval tel que présenté, quels sont les enjeux actuels à prendre en compte pour assurer la performance environnementale au Carré Laval (cadre bâti, faune, flore, eau, etc.)?**

La thématique abordée à cette table étant très large, cela a permis de discuter d'une multitude de dimensions de la performance environnementale à considérer au Carré Laval. La discussion a porté à la fois sur la performance environnementale du bâti et de l'écosystème en place.

En regard du bâti, les personnes ont soulevé le difficile enjeu de concilier la performance environnementale et la construction de logement abordable.

Concernant l'ensemble du site, il est essentiel de penser à l'intégration de l'écoquartier au sein du quartier plus large où il s'inscrit notamment son accessibilité et son enclavement par des axes de transport majeurs (aussi des enjeux de bruit et de la pollution de l'air). Comment développer une mobilité active sur ce terrain tout en considérant les habitudes et le contexte de modes de transport lavallois? Les connexions de transport actif doivent être réfléchies en intégration avec le reste du territoire. La connexion piétonne sur le site (et plus globalement à Laval) aurait avantage à être plus verdie. À cet effet, le Carré Laval pourrait devenir emblématique et créer un engouement pour des zones piétonnières verdies. Il faut aussi réfléchir si la mobilité sur le site doit être seulement active ou carboneutre? Il sera aussi pertinent de se questionner sur la gestion de l'eau de pluie et de la neige. Comment réutiliser l'eau de pluie (et les eaux grises) et la neige pour servir la performance environnementale du site? Enfin, pour la performance énergétique et le quartier de l'innovation, privilégiera-t-on une approche ultra technologique ou une approche modulée selon l'usage? Plus globalement, il y aurait avantage à considérer un partage plus efficace de l'espace et des infrastructures (infrastructures collectives et approche de frugalité au niveau des besoins). Du point de vue de l'écosystème naturel, plusieurs questions sont soulevées. Quels milieux naturels veut-on créer au Carré Laval et comment connecter ceux-ci aux milieux environnants (ex. Bois Armand-Frappier)? La biodiversité bouge et il y a des échanges au sein des espèces et entre les espèces. En outre, il y a un faucon pèlerin qui niche sur le site, il faut donc créer une petite bulle de protection pour la faune actuelle et la protéger des travaux à venir. Il est essentiel de réussir à créer un écosystème résilient face aux changements globaux et à protéger l'écosystème actuel pendant les phases de travaux. Enfin, comment faire que le Carré Laval ne soit plus un îlot de chaleur? Finalement, plusieurs autres enjeux liés à la gouvernance du site et à l'éducation et la sensibilisation des parties prenantes ont été mentionnés. Les personnes présentées se sont aussi questionnées sur la manière d'imposer des critères de performance aux éventuels développeurs immobiliers et propriétaires et de favoriser l'appropriation des espaces et bâtiments par les résidents, résidentes pour une utilisation pérenne, une préservation des milieux – l'esthétisme joue beaucoup sur l'appropriation. La question des responsabilités et de leur partage nécessite d'être clarifiée.

**Question : Considérant le contexte du Carré Laval et les enjeux évoqués précédemment, identifiez, sur la feuille à cet effet, les Forces, Faiblesses, Opportunités, et Menaces pour assurer la performance environnementale Carré Laval.**

#### **FORCES :**

- Proximité du Bois Arm and-Frappier.
- Positionnement stratégique, potentiel de redéveloppement immense.
- Maîtrise foncière : c'est la propriété de la Ville.
- Sol non contaminé.
- Le bassin est une force, mais comme le ruissellement va vers le bassin, il y a une contamination possible.
- Vision du projet portée par le politique.
- Présence de partenaires et de développeurs (privés et communautaires) plus performants au niveau environnemental.

#### **FAIBLESSES :**

- Manque de transport en commun structurant. Si on veut des gens qui y habitent et qui y travaillent, il faut du transport.
- Il n'y a pas vraiment d'écosystème, tout est à construire. Le site est enclavé, il y a un manque de connectivité pour la biodiversité.
- En ce moment, il n'y a pas de sentiment d'appartenance.
- La gouvernance est à établir et clarifier.
- Manque d'expérience à Laval pour des infrastructures mutualisées.
- Il n'y a pas de sol à plusieurs endroits. Il y a un sol stérile, pas contaminé, mais salé.
- Il s'agit d'un îlot de chaleur moyen (jaune).
- Manque d'expertise pour la création d'infrastructures innovatrices.
- Faible capacité du réseau municipal pour recevoir l'eau de pluie.
- Manque de services de proximité.
- Grande densité : minimum 6 étages, comment on y va *low technology*?
- Comment mettre en valeur l'hivernité et concilier la mobilité douce et les conditions hivernales?

## **OPPORTUNITÉS :**

- Il y a un remblai sur lequel on ne peut pas construire. 50% du site n'est pas constructible.
- Boulevard : opportunité d'un axe structurant pour le transport collectif et qui permet des gabarits d'immeubles compacts.
- Construire une infrastructure énergétique à l'échelle des besoins.
- Énorme opportunité de devenir un îlot de fraîcheur.
- Cibler des gens selon des critères de sélection, une charte commune (pour les Coop et OBNL) (ex : heures de formation).
- Partir de rien : grand potentiel d'y mettre des structures partagées.
- Faire un parc autour du bassin pour créer une éponge à l'eau de pluie.
- Pression sociale qui demande une performance environnementale.
- Servir d'exemple pour changer les mentalités et comportements plus largement à Laval.
- Réutilisation des eaux grises.

## **MENACES :**

- Changements climatiques et changements globaux.
- Pollution.
- Qui va prendre en charge les réflexions de cet atelier?
- Surcoût de construction et imprévisibilité du financement de logement abordable.
- Il n'y a rien : gros financements nécessaires pour des infrastructures écologiques sur le site.
- A-t-on les expertises à Laval ou même au Québec? Sortir des paradigmes connus.
- Cadre réglementaire (parfois contraignant et parfois non respecté).
- Comment s'assurer que les gens qui habitent l'écoquartier partagent les valeurs de sa mise en place?
- La culture de l'automobile est ancrée dans l'identité lavalloise. Comment faire un échéancier qui ne décourage pas les gens d'y vivre en raison des longs travaux?

**Question : Proposez quelques pistes d'actions innovantes pour le développement du Carré Laval.**

Voici les pistes d'actions proposées par les personnes présentes et classées en fonction de grandes problématiques/ éléments de réflexion.

**Stratégies permettant d'atteindre des objectifs de performance environnementale à moindre coût sur le long terme :**

- Favoriser la récupération d'eau de pluie et des eaux grises ainsi qu'aménager des marais filtrants pour éviter la contamination du bassin.
- Créer des écosystèmes résilients et assurer une diversité biologique de ceux-ci.
- Concevoir des immeubles adaptés à l'environnement pour la performance énergétique (vent, soleil, etc.)
- Espace polyvalent : flexibilité du mobilier

**S'appuyer sur la notion de « [Frugalité](#) » par l'aménagement d'espaces partagés, de partage de services, d'espace individuel plus restreint, etc.:**

- Si un stationnement est aménagé, le faire souterrain.
- Miser sur la multimodalité : autopartage, vélopartage, transport en commun.
- Créer des communs : jardin, ateliers, matériel.
- Assurer une performance énergétique par des systèmes de chauffage partagé, la géothermie.

**Autrespistesd'actions :**

- Créer une structure municipale pour les infrastructures et soutenir des initiatives. Ne pas simplement donner des contrats.
- Créer une entité, OBNL, pour le Carré Laval dont le rôle serait de suivre le développement, gérer la fiducie, le site, l'entretien, les citoyens, citoyennes.

**Question : En regard des discussions précédentes (enjeux, état des lieux et pistes d'actions), identifiez quelques pistes de recherche partenariale.**

**Pistesde recherchesurlacrétation d'un écosystème:**

- Comment assurer une transition entre un milieu stérile et un milieu riche en biodiversité végétale, animale et du sol?
- Comment créer un écosystème résilient de presque rien?
- Comment transformer un bassin en lac fonctionnel d'un point de vue écosystémique?
- Comment assurer une gestion de l'eau de pluie pour éviter les inondations?

**Piste de recherche sur les solutions pour concilier abordabilité et performance environnementale:**

- Effectuer une recension des solutions techniques et urbanistiques et s'appuyer sur l'évaluation d'expériences concrètes pour recommander la bonne stratégie afin de concilier abordabilité et performance environnementale.

**Autres pistes de recherche:**

- Comment pallier le manque d'options de mobilité au Carré Laval, surtout en hiver?
- Comment mutualiser les infrastructures et mettre en place une gouvernance de celles-ci?
- Comment assurer une mixité fonctionnelle au Carré Laval?

# Synthèse des discussions

## Diversité et mixité dans un quartier d'innovation

Mariana Alves deSouza(Bâtir sonquartier), KristianBehrens (UQAM),DanielCyr (VilledeLaval), Eric Duchemin (AULAB), Johanna Gagnon Delisle (Office municipal d'habitation Laval), Joanne Godin (Architecte, Provencher-Roy), Geneviève Lapointe (Communauté métropolitaine de Montréal), Marie Lapointe (INSPQ), Denis Nantel (Ville de Laval), Florian Mayneris (UQAM), Elisabeth Muir Lepage (Ville de Laval), Louis-Philippe Myre (Interloge), Mariam Salman (Office municipal d'habitation de Laval), David Smith (CERSÉ)

## Financement

Alain Cohen (UQAM), Andrée De Serres(UQAM), Diana Diaz (Ville de Laval), Jonathan Fleury (Centre de transformation du logement communautaire), Louise Hodder (Pôle d'économie sociale de Laval), Estelle Le Roux (Village urbain), Louise Levac (observation, Ville de Longueuil), Bogdana Lupas-Collinet (Ville de Laval), Flavia Alexandra Novac (Ville de Laval), Sylvain Piché (Office municipal d'habitation de Laval), Eric Pineault (UQAM), Patrick Préville (FHCQ - Fédération de l'habitation coopérative du Québec), Yvon Rudolphe (UQAM)

## Performance environnementale

Maude Brochu (Villede Laval),Mona Lacroix (Office municipal d'habitation Laval), Céline Mertenat (Provencher-Roy), Alain Paquette (UQAM), Erwan Poënces (Ville de Laval), Raphaël Smith (CRE Laval)