



© Laval 2018 Google maps

La tercera ciutat més poblada del Quebec, la ciutat de Laval, compte aproximadament amb 430.000 habitants i és popularment coneguda com la perifèria nord-oest de Montreal, o la ? *banlieu*?. Laval és una de les cinc divisions territorials que formen la Regió Metropolitana de Montreal (RMM) o el Gran Montreal, territori gestionat per la Comunitat Metropolitana de Montreal (CMM), entitat encarregada de definir la visió i el creixement urbà d'aquesta gran aglomeració urbana.

La ciutat de Laval es troba a l'Illa Jesús, la segona illa més gran de l'arxipèlag d'Hochelaga després de Montreal. Laval té la categoria de ciutat, municipi regional de comptat (MRC), i alhora, de regió administrativa des del 1965, any de la seva creació, quan catorze municipis vilatans van decidir fusionar-se sota el lema ?Una illa, una ciutat?.

Posteriorment a aquesta annexió, cap al 1970, la dispersió urbana i el creixement de la perifèria estaven en plena expansió. És curiós veure com en aquella època es celebrava amb orgull aquesta realitat urbana, la qual fins i tot va ser traduïda en la creació d'un emblema per a la ciutat que il·lustrava un joc de volums, símbol del creixement urbà i la riquesa del moment.

L'auge més important de la perifèria nord-americana va començar després de la segona guerra mundial. Inicialment i sobretot als Estats Units, però també al Canadà, país que no va tardar a copiar i seguir l'exemple del model veí durant les dècades següents.

Les famílies canadenques es desplaçaven a l'exterior dels centres urbans com Montreal, a la recerca d'un nou estil de vida. La perifèria canadenca és el resultat de la recerca d'un estil de vida per part d'un habitant de nivell socioeconòmic mitjà o alt. Era l'època dels bungalows, de les cases unifamiliars i les cases adossades.

Entre 1940 i 1970, les ciutats canadenques van perdre el 20% de la seva població en benefici de la perifèria. Tots aquests desplaçaments demogràfics van venir acompanyats de la construcció d'autopistes, centres comercials i també, a partir de 1970, de les primeres torres d'habitatges a la vora de les riberes, d'entre 15 i 20 plantes. En aquesta època Laval es va confirmar com a una perifèria dispersa, un territori de pas i d'automòbil, de jardins amb gespa i piscina.

Els antics nuclis vilatans de l'illa Jesús jugaven un paper menor en el creixement urbà de la regió, eren pràcticament ignorats i el creixement es feia de manera descontrolada i sense planificació.

En els anys 2000 va tenir lloc una segona expansió en el territori lavalenc. Un reglament de zonificació urbana obsolet, la inexistència d'un límit d'altura per a les edificacions i un període políticament obscur, van permetre la construcció de torres arreu del territori, la urbanització de zones d'interès natural i l'abús de l'espai públic. Tot això provocant l'augment de vehicles a la xarxa viària¹.

I sense adonar-se'n, la perifèria va créixer, el territori es va urbanitzar de manera descontrolada i, allò que semblava ser un suburbi, va acabar tenint la dimensió i la població pròpies d'una ciutat.

El 2013, després d'alguns anys de política fraudulenta, un nou alcalde i nous equips professionals al servei de la ciutat es van proposar canviar la dinàmica. El 2017 es va publicar el Pla de Desenvolupament i Ordenació Revisat, un document legal que definia les altures permeses en el territori, protegia les ribes i altres medis naturals i establia una visió preliminar de com s'havia d'organitzar el creixement urbà dels propers anys. Així mateix, en els últims mesos, el servei d'urbanisme de la ciutat s'ha reestructurat i s'han creat nous departaments, entre ells el de concepció urbana.

A Canadà, i a Amèrica del Nord en general, l'urbanisme (*urban planning*) i la concepció urbana (*urban design*), són disciplines diferents i a vegades massa separades. Els primers fan sobretot, la gestió i l'execució de plans urbans, i els segons fan la concepció de plans i formalitzen les idees. El projecte urbà, tal i com s'entén a Catalunya, recau doncs en mans d'aquests darrers. Però la ciutat de Laval ha estat sobretot, i quasi únicament, organitzada per urbanistes i enginyers, i fundada sobre eines de zonificació, reglaments i codis, però mai

sobre projectes urbans.

Aquest any 2018, precisament, ha començat la redacció d'un nou reglament d'urbanisme, la publicació del qual està prevista pel 2021. Inspirant-se en el *Form-based Code*, una normativa reguladora molt popular a Nord-Amèrica, la ciutat de Laval pretén capgirar la manera de fer i definir el futur desenvolupament a través de la forma, així donant prioritat al projecte urbà i a la qualitat de l'espai públic, dos elements que han estat sovint exclosos de l'urbanisme de la perifèria. El *Form-based code* és una eina legal que vol combatre el desenvolupament suburbà i dispers (*sprawl*). E. Plater-Zyberk ^[1] i A. Ducany (DPZ) formen part dels artífex d'aquest corrent de pensament, els quals, anteriorment ja havien estat membres del moviment nord-americà *New Urbanism* (1980s).

En paral·lel, i seguint les orientacions del Pla Metropolità d'Ordenació i Desenvolupament, Laval també preveu integrar els principis de *Transit Oriented Development* (TOD) en el desenvolupament dels terrenys propers a les estacions de tren, bus ràpid i metro². Amb la voluntat de densificar el territori, la mobilitat en transport públic esdevé l'element clau de l'ordenació, tot i que desafortunadament, a vegades les estacions no estan situades en els llocs més favorables al desenvolupament urbà. La mobilitat és actualment el criteri que domina la gran majoria dels discursos sobre planificació territorial a Amèrica del Nord i massa sovint, tot s'hi val en nom del transport públic.

És important adonar-se que a Canadà existeixen nombroses i grans societats de consultoria en enginyeria, i a vegades també en arquitectura i paisatge, i que el control del disseny i del traçat dels carrers, avingudes i bulevards ha estat en el passat i és encara avui, una competència de l'enginyeria de circulació i transport.

A dia d'avui a Laval s'intenta fer més projecte urbà. Aquest any 2018 es comença la redacció de varis Programes particulars d'urbanisme (PPU) per a diferents sectors estratègics. Els *strips* comercials, els motels d'autopista, les naus comercials, els terrenys vacants i sobretot la infraestructura viària, són els elements entre els quals naixeran nous projectes i sobretot, una nova manera de fer que tindrà en compte l'espai públic, la geografia del lloc i les relacions entre les coses³.

Marta Masferrer Juliol, arquitecta. Corresponsal del COAC a Montreal, Canadà

1 El 2002, tres quarts parts dels cotxes que circulaven a Montreal eren d'habitants de la perifèria.

2 Des del 2007, Laval compta amb tres estacions de metro gràcies al prolongament d'una de les línies de Montreal.

3 Manuel de Solà-Morales : "(...) I el que els llocs perifèrics evoquen és, no sols les imatges del buit expectant, sinó sobretot la sensació d'indiferència en la posició de les coses. No és pas indiferència de les coses, sinó indiferència de les coses entre si. (...)?" article Projectar la perifèria, Revista Urbanisme núm. 9-10, 1992, Barcelona.

Copyright@ Col·legi d'Arquitectes de Catalunya : <https://www.arquitectes.cat/ca/mon/laval-canada-la-periferia-o-una-ciutat-que-encara-no-es>

Links:

[1] https://en.wikipedia.org/wiki/Elizabeth_Plater-Zyberk

[2] <https://www.arquitectes.cat/ca/printpdf/printpdf/16530>

[3] <https://www.arquitectes.cat/ca/javascript%3Ahistory.back%281%29>