



SECTEUR SAINT-CHARLES SAINT-LAMBERT

*Programme particulier
d'urbanisme*

PROJET 12271901



BC2

VERSION FINALE
JUILLET 2022

Table des matières

1	MISE EN CONTEXTE	4	4	CONCEPT D'AMÉNAGEMENT	18	
	1.1 CONTEXTE DE PLANIFICATION	4		4.1 COMPOSANTES URBAINES	20	
	1.2 TERRITOIRE DE SAINT-LAMBERT	5		4.2 COMPOSANTES PAYSAGÈRES, CIRCULATIONS, BASILAIRES ET INTERFACES	22	
	1.3 SECTEUR DE PLANIFICATION	7		5	MISE EN ŒUVRE	24
2	LECTURE DU MILIEU	10		5.1	PLAN D'ACTION	24
3	VISION	13				
	3.1 ÉNONCÉ DE VISION	13				
	3.2 ORIENTATIONS ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT	15				

1. Mise en contexte

1.1 CONTEXTE DE PLANIFICATION

Le territoire de Saint-Lambert étant urbanisé à 95 %, il a atteint une certaine maturité qui permet aujourd’hui de concentrer les efforts de développement sur la consolidation des acquis. Les terrains propices au développement y sont peu nombreux, mais certains espaces offrent néanmoins un potentiel de consolidation ou de requalification. C’est le cas notamment du secteur Saint-Charles, dont les activités industrielles sont en diminution à la suite du départ annoncé de l’usine de biscuits Dare et de la fermeture de la quincaillerie Rona. Dans ce contexte, la Ville de Saint-Lambert s’interroge sur l’avenir de ces terrains et les opportunités de requalification qui pourraient se présenter.

Le secteur Saint-Charles bénéficie d’une localisation privilégiée en raison de sa proximité à l’avenue Victoria, principale rue commerciale de Saint-Lambert. De plus, il s’inscrit dans l’aire d’influence de la gare de train de banlieue de Saint-Lambert, identifiée au Schéma d’aménagement et de développement (SAD) de l’agglomération de Longueuil comme un lieu stratégique de développement métropolitain pour les prochaines années. En effet, l’Agglomération souhaite diriger, d’ici 2035, au moins 40 % des nouveaux logements vers les axes et points d’accès au transport en commun structurant. Par ailleurs, elle a établi des seuils minimaux de densité résidentielle à respecter dans les aires d’influence de ces points d’accès.

En ce sens, le Plan d’urbanisme de Saint-Lambert identifie le secteur de la rue Saint-Charles comme un espace à requalifier et consolider selon une approche novatrice et exemplaire en matière d’aménagement mixte, afin de concilier les besoins des populations actuelles et futures et d’augmenter les sources de revenus de l’appareil municipal. Toutefois, des balises doivent être appliquées afin d’encadrer le développement urbain compact attendu. C’est pourquoi le présent Programme particulier d’urbanisme (PPU) s’inscrit en ligne avec les objectifs du Plan d’urbanisme, dont les grandes orientations visent à :

- Favoriser la mise en valeur des composantes identitaires de Saint-Lambert;
- Encourager la mobilité durable et offrir des alternatives à l’auto solo;
- Optimiser le réseau de parcs et équipements publics afin de créer des lieux de rencontres et de sociabilisation qui contribuent à renforcer les milieux de vie;
- Assurer une mixité des usages et des fonctions qui répond aux besoins d’une diversité de personnes;
- Renforcer l’attractivité du territoire en promouvant une économie locale et dynamique.

Ainsi, le PPU du Secteur Saint-Charles vise à définir une vision d’avenir pour ce secteur central au développement de Saint-Lambert. Cette démarche représente une solution durable qui permettra de combler les besoins en termes d’espaces urbanisables, en accueillant de nouveaux résidents, selon une philosophie de développement urbain novatrice et en harmonie avec l’identité territoriale de Saint-Lambert. Il s’agit essentiellement d’un outil d’orientation et d’intervention qui vient préciser la planification de ce territoire qui suscite une attention particulière de la part de la Ville. Le présent document décrit les intentions du Conseil municipal en ce qui concerne ce secteur, ainsi que les travaux et les programmes incitatifs que la Ville entend mettre sur pied pour favoriser un cadre de vie dynamique.

1.2 TERRITOIRE DE SAINT-LAMBERT

Située dans l'agglomération de Longueuil et reliée directement à Montréal par le Pont Victoria, la Ville de Saint-Lambert est répartie sur un territoire de 6,43 km², qui comprend près de 22 000 habitants. Le développement de la ville est par ailleurs étroitement lié à sa localisation en bordure du fleuve Saint-Laurent et à l'établissement de la ligne de chemin de fer qui traverse le territoire pour rejoindre le pont Victoria. Ainsi les principaux tracés fondateurs de Saint-Lambert sont la rue Riverside, qui longe le fleuve Saint-Laurent, ainsi que la rue Victoria, où est localisée la gare de train.

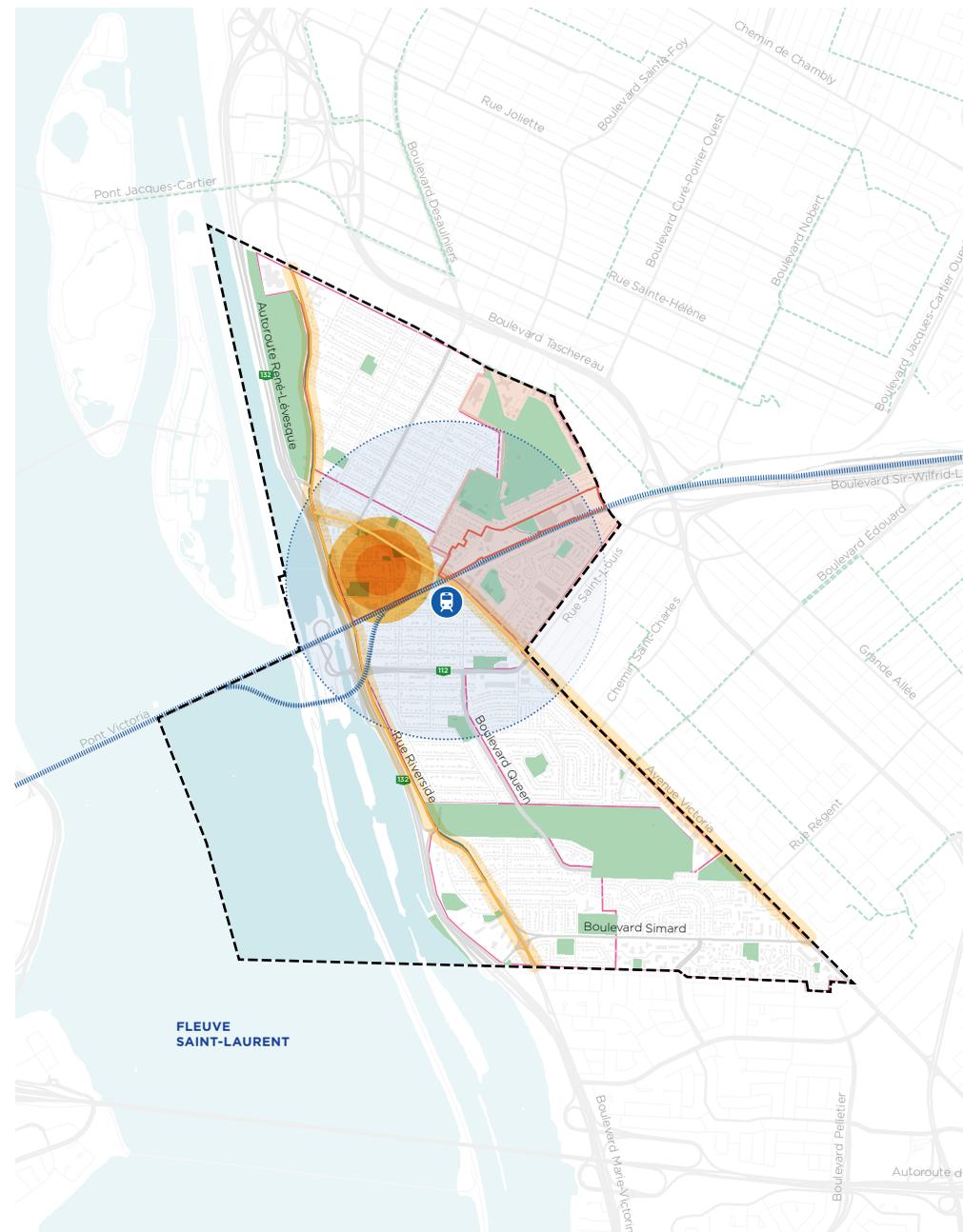
C'est d'ailleurs autour du croisement de ces deux axes fondateurs que s'est développé le noyau villageois, qui marque les débuts de l'urbanisation du territoire au 19^e siècle. Aujourd'hui, ce secteur présente un aménagement mixte et convivial, fort apprécié par les citoyens. Cette portion de l'avenue Victoria offre un cadre urbain dynamique, composé de boutiques, restaurants, galeries d'art et services de toutes sortes.

Bien que la voie ferrée ait contribué au développement de Saint-Lambert, elle crée toutefois une barrière physique importante qui complique les déplacements à l'intérieur de la ville et génère son lot de nuisances. De plus, la ville est traversée par la route 112, qui connaît un problème de congestion en raison de l'accès au pont Victoria, et elle est bordée à l'ouest par la route 132, qui limite l'accès au fleuve.

Le territoire de Saint-Lambert est principalement résidentiel et se démarque par son charme, sa tranquillité, sa commodité et le sentiment de sécurité qui y règne. Le cadre bâti patrimonial, qui remonte dans certains cas jusqu'au 18^e siècle, témoigne d'une richesse historique qui contribue grandement à l'identité singulière de Saint-Lambert. La ville est également reconnue pour ses nombreux espaces verts et son vaste couvert forestier, qui façonnent le paysage urbain et contribuent à y rehausser le cadre de vie.

PRINCIPALES COMPOSANTES DU TERRITOIRE DE SAINT-LAMBERT

La Ville de Saint-Lambert bénéficie ainsi d'une compacité qui permet de miser sur des milieux de vie denses et conviviaux, respectueux de l'échelle humaine et favorables à la création d'une ville des courtes distances, axée sur la mobilité durable et la mixité fonctionnelle. En ce sens, le Plan d'urbanisme mise sur une approche basée sur les milieux de vie, qui permet d'une part de préserver le caractère spécifique des quartiers et d'autre part de s'assurer que ceux-ci soient adéquatement desservis par un ensemble d'activités pouvant être commerciales, de services, récréatives ou institutionnelles. Il identifie sept (7) milieux de vie, qui constituent des entités relativement homogènes du point de vue historique, géographique, typomorphologique, économique et fonctionnel. Le secteur Saint-Charles se trouve pour sa part au sein du milieu de vie 2, Saint-Charles — Haut Saint-Lambert. Ainsi, le présent PPU devra permettre de consolider le milieu de vie 2 selon les principes de compacité et de mixité, et ce dans le respect des composantes identitaires de Saint-Lambert.



LÉGENDE

- PÉRIMÈTRE DU MILIEU DE VIE 2 SAINT-CHARLES — HAUT SAINT-LAMBERT
- LIMITE SAINT-LAMBERT | LONGUEUIL
- LIMITE DU PPU SAINT-CHARLES
- VOIE FERRÉE
- GARE DE SAINT-LAMBERT
- AIRE D'INFLUENCE DE LA GARE DE TRAIN (RAYON DE 1 KM)
- NOYAU VILLAGEOIS
- TRACÉS FONDATEURS RUE RIVERSIDE ET AVENUE VICTORIA

1.3 SECTEUR DE PLANIFICATION

Le présent PPU s'intéresse plus particulièrement au milieu de vie 2, identifié au Plan d'urbanisme comme le quartier Saint-Charles — Haut Saint-Lambert. Ce milieu de vie est scindé en deux par le tracé du chemin de fer. Au sud, on retrouve un secteur résidentiel développé à partir des années 1990 et un pôle institutionnel important organisé autour de l'école Rabeau et de son parc-école. Deux liens permettent actuellement de traverser la voie ferrée: à l'ouest l'avenue Victoria, qui passe sous cette infrastructure, et à l'est, un passage à niveau, aménagé sur la rue Saint-Georges. Le passage à niveau de la rue Saint-Georges et les trains souvent très longs causent des problèmes de circulation sur le réseau viaire local. La congestion sur la rue Saint-Georges affecte même la fluidité de la circulation sur l'avenue Saint-Charles principalement aux heures de pointe. Cela en plus des déplacements véhiculaires générés par les usagers du train qui se dirigent vers le stationnement incitatif.

La portion au nord de la voie ferrée est pour sa part composée essentiellement du golf municipal et d'un autre pôle institutionnel organisé autour du parc l'Espérance et du Centre des loisirs. Plus au nord, on retrouve également l'École secondaire internationale de Saint-Lambert et deux centres d'hébergement. Ces points d'intérêt sont reliés par le parc linéaire de la Coulée-Verte, qui longe le golf municipal.

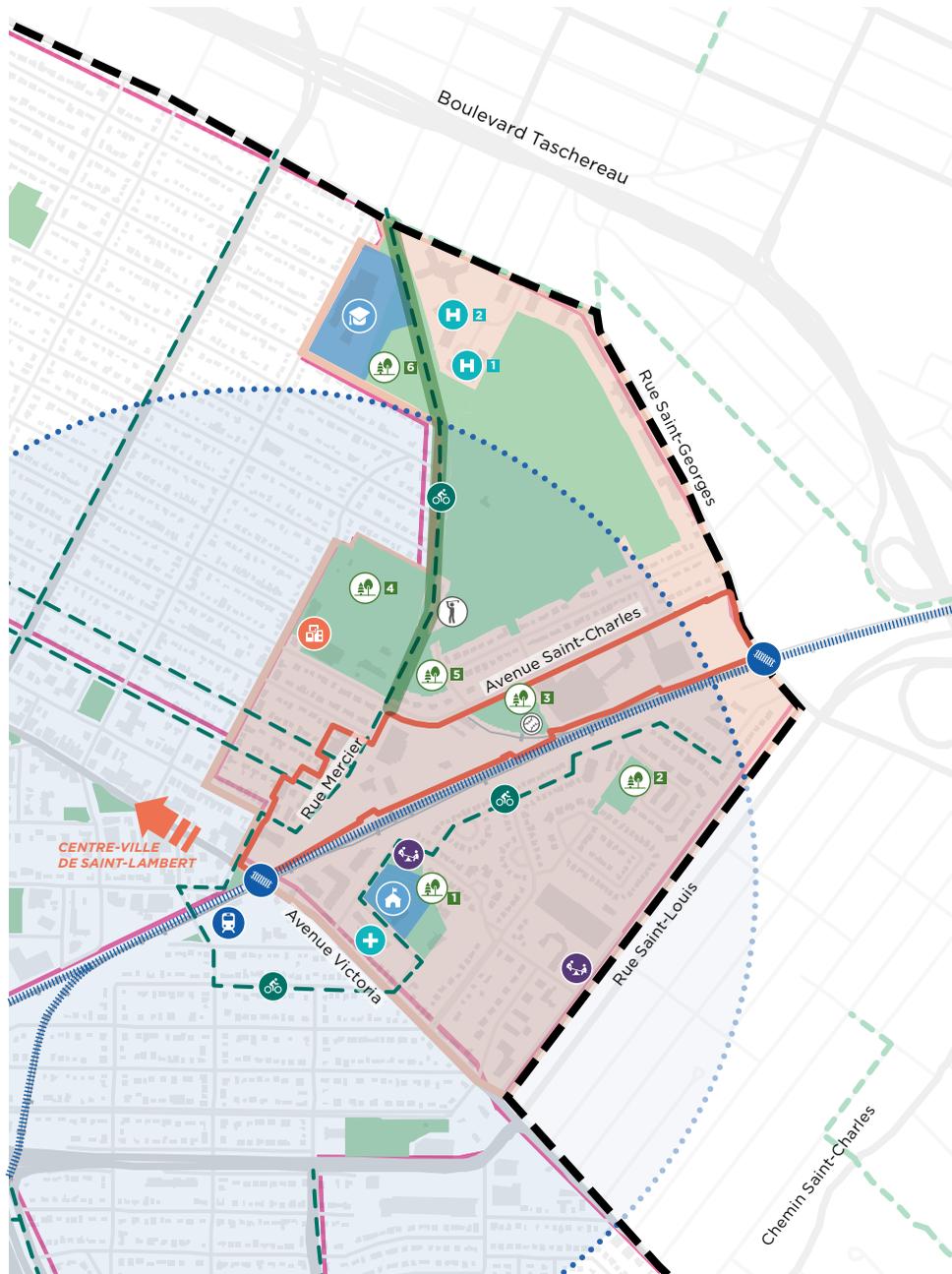
Au sud du golf, on retrouve deux rues résidentielles: la rue Oak, qui est composée essentiellement de maisons individuelles détachées ou semi-détachées, et l'avenue Saint-Charles, qui comprend une rangée de plex de 2 à 6 logements.

Le secteur de planification détaillée est pour sa part localisé principalement entre la rue Saint-Georges, l'avenue Saint-Charles, la voie ferrée et la rue Mercier. Ces terrains couvrent environ 10 hectares, soit environ 1 million de pieds carrés, et sont occupés par des usages divers : industriel - avec l'usine de biscuits Dare qui fermera ses portes, l'atelier du CN, l'atelier de réparation automobile et l'atelier de systèmes de transport pneumatique; commercial - avec le magasin Rona qui a fermé ses portes en 2020; et récréatif - avec le terrain de balle du parc Saint-Charles. Le secteur est en pleine transformation alors que les activités industrielles sont en diminution et que la pression immobilière du secteur résidentiel se fait ressentir. Par ailleurs, un terrain contigu, à l'est, est déjà en redéveloppement, avec l'implantation du complexe résidentiel Loggia Saint-Lambert, dont la construction a débuté en 2016. Une fois achevé, le complexe devrait comprendre quatre phases de six étages chacune, et compter 241 logements locatifs. Le terrain couvre 2 hectares environ et les premiers bâtiments construits se situent au coin de la rue Saint-Georges et de l'avenue Saint-Charles.

La présence de nombreux équipements communautaires et institutionnels, combinée à la proximité de la gare et de l'axe commercial de la rue Victoria, confèrent au site un grand potentiel de développement. De plus, le secteur bénéficie d'une localisation privilégiée en raison de sa proximité au centre-ville de Saint-Lambert et de sa localisation au sein de l'aire d'influence de la gare de trains de banlieue. Identifié comme un lieu stratégique dans la planification urbaine de la ville, tant au niveau de l'organisation spatiale qu'en ce qui a trait aux atouts socioéconomiques, communautaires et environnementaux, ce site est désigné comme l'un des secteurs centraux pour le développement de Saint-Lambert.

Toutefois, la planification du secteur devra tenir compte du fait que le secteur est actuellement enclavé entre des infrastructures de transport ou de grands équipements urbains comme le golf municipal et que la circulation locale comme la disponibilité des services de loisirs sont déjà des enjeux qui préoccupent les Lambertois.

LOCALISATION DU SECTEUR DE PLANIFICATION AU SEIN DU MILIEU DE VIE 2 | SAINT-CHARLES — HAUT SAINT-LAMBERT



LÉGENDE

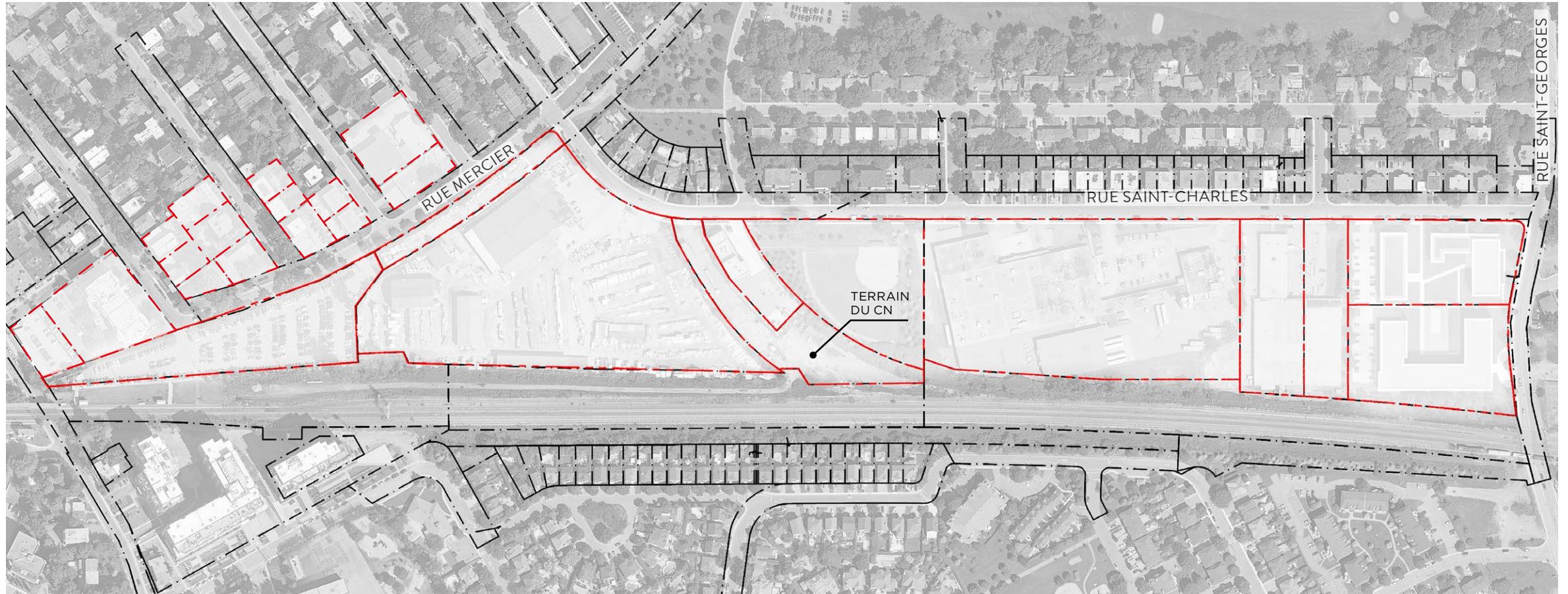
- PÉRIMÈTRE DU MILIEU DE VIE 2 SAINT-CHARLES — HAUT SAINT-LAMBERT
- LIMITE SAINT-LAMBERT | LONGUEUIL
- LIMITE DU PPU SAINT-CHARLES
- VOIE FERRÉE
- TRAVERSÉE VOIE FERRÉE
- GARE DE SAINT-LAMBERT
- AIRE D'INFLUENCE DE LA GARE DE TRAIN (RAYON DE 1 KM)
- 1 PARC-ÉCOLE RABEAU
- 2 PARC UPPER-EDISON
- 3 PARC SAINT-CHARLES
- 4 PARC L'ESPÉRANCE
- 5 PARC DU GOLF
- 6 PARC DE BRIXTON
- COULÉE-VERTE
- GOLF MUNICIPAL
- ÉCOLE RABEAU
- ÉCOLE SECONDAIRE INTERNATIONALE DE SAINT-LAMBERT
- CENTRE SAINT-LAMBERT
- CHSLD VALÉO
- CHSLD SAINT-LAMBERT-SUR-LE-GOLF
- GARDERIE CPE ST-LAMBERT
- RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT
- CENTRE DES LOISIRS

LES AFFECTATIONS

Le secteur de planification détaillée comporte une affectation résidentielle au Plan d'urbanisme, ce qui signifie que sa requalification doit être planifiée selon une vocation dont la dominance sera l'habitation. Des vocations complémentaires sont aussi possibles, mais se résument essentiellement à la présence de commerces, de services et d'installations communautaires de proximité en soutien à la fonction dominante et à la présence de bureaux dont les nuisances liées à l'achalandage qu'elle engendre, tel que la circulation ou le stationnement, sont contrôlées. Les bâtiments accueillant ces activités occupent une insertion dans la trame résidentielle et respectent l'échelle du secteur.

Cette orientation commande par conséquent un changement de cap important pour le secteur. La vocation industrielle n'est en effet plus souhaitable et se limite à la reconnaissance d'activités existantes ou de bâtiments existants destinés à ce type d'usages tel que le garage du CN.

LOTISSEMENT EXISTANT



2. Lecture du milieu

UNE LOCALISATION QUI OFFRE UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT

Le site à l'étude s'inscrit dans un secteur en pleine transformation, où les terrains industriels cèdent progressivement la place au développement résidentiel. Sa localisation à proximité de la gare de train de banlieue et du centre-ville de Saint-Lambert fait également en sorte que le site se prête bien à ce type d'usage. En effet, cette portion de l'avenue Victoria offre un cadre dynamique avec ses cafés, restaurants, boutiques, espaces publics et bâtiments institutionnels.

Toutefois, afin de tirer profit avantageusement de la proximité de la gare et du centre-ville, le redéveloppement du site doit miser sur la compacité. Le SAD exige notamment une densité résidentielle minimale de 60 logements par hectare pour l'aire d'influence de la gare de Saint-Lambert. Ainsi, cette compacité permettra au plus grand nombre de bénéficier de cette situation avantageuse et contribuera à créer une expérience urbaine conviviale soutenant la mobilité durable.

VERS UNE MIXITÉ DES ACTIVITÉS

Afin de créer un milieu de vie complet et dynamique, le développement peut également être accompagné d'une mixité d'activités autre que résidentielles, bureaux, commerces, services publics, parcs, etc. La mixité des activités permet notamment l'utilisation des lieux pour différents usages et à divers moments de la journée. En ce sens, la Ville de Saint-Lambert prône le renforcement de la mixité des activités sur son territoire et souhaite créer des lieux d'emploi qui offriront aux lambertois l'opportunité de travailler à proximité de leur résidence.

Le développement du secteur Saint-Charles doit toutefois miser sur l'atteinte d'une synergie économique et urbaine, en offrant des activités complémentaires à celles du centre-ville et du milieu de vie dans lequel il s'insère. On vise donc une concentration d'activités à rayonnement plus modestes, comme des commerces de proximité, des entreprises de services, des espaces de coworking ou des ateliers d'artisans.

Cette plus grande proximité entre les activités permettra notamment d'encourager le recours aux déplacements actifs puis au transport en commun, notamment grâce à l'existence du nœud multimodal que représente la gare, en plus de contribuer à l'animation du domaine public.

En ce sens, le PPU ouvre la porte à un développement mixte qui s'inscrit d'une part dans la poursuite de l'orientation 4 du Plan d'urbanisme visant à «assurer une mixité des usages et des fonctions qui répond aux besoins d'une diversité de personnes» et d'autre part de l'orientation 5 qui vise à «renforcer l'attractivité du territoire en promouvant une économie locale et dynamique»

UN MILIEU DE VIE RICHE EN ÉQUIPEMENTS COMMUNAUTAIRES

Le milieu de vie 2 - Haut Saint-Lambert est particulièrement bien desservi en équipements communautaires, que ce soit au niveau des parcs, équipements récréatifs, établissements scolaires ou services de santé. En effet, la portion au sud de la voie ferrée comprend un pôle institutionnel important, organisé autour de l'école Rabeau et de son parc-école, où se situe également le Centre Saint-Lambert (centre de réadaptation). À proximité, on retrouve également le parc Upper-Edison et deux succursales du Centre de la petite enfance (CPE) Saint-Lambert.

La portion au nord de la voie ferrée est pour sa part composée essentiellement du golf municipal et d'un autre pôle institutionnel organisé autour du parc l'Espérance et du Centre des loisirs. Plus au nord, on retrouve également l'École secondaire internationale de Saint-Lambert et deux centres d'hébergement. Ces points d'intérêt sont reliés par le parc linéaire de la Coulée-Verte, qui longe le golf municipal dans l'emprise d'une ancienne voie ferrée.

Toutefois, la présence du chemin de fer et du golf municipal font en sorte que le site à l'étude est relativement enclavé. Ainsi, le développement du site devra permettre de désenclaver le secteur en retissant les liens vers les différents équipements communautaires de part et d'autre de la voie ferrée afin de permettre la consolidation du milieu de vie 2 - Haut-Saint-Lambert. À cet effet, l'orientation 3 du Plan d'urbanisme vise à « optimiser le réseau de parcs et équipements publics afin de créer des lieux de rencontres et de sociabilisation qui contribuent à renforcer les milieux de vie ».

L'augmentation de la population dans le milieu de vie 2 qui sera engendrée par le redéveloppement du secteur Saint-Charles pourrait justifier une bonification de l'offre des services publics, communautaires et sociaux déjà présents dans ce milieu.

UN RÉSEAU ACTIF À CONSOLIDER

L'optimisation du réseau de parcs et espaces publics passe aussi par la mise en place d'un réseau actif structurant qui facilitera le cheminement des résidents à travers le site et favorisera la connexion vers la gare, le centre-ville ou les principaux points d'intérêts du milieu de vie. Le secteur est déjà relativement bien desservi par le réseau cyclable existant et le lien multifonctionnel de la Coulée-Verte, mais mérite d'être optimisé pour encourager des liens sécuritaires de part et d'autre du chemin de fer et consolider le milieu de vie 2. À cet égard, la Coulée-Verte mériterait également d'être poursuivie vers le site et la composition de nouveaux îlots ainsi que l'implantation des futurs bâtiments devront permettre une perméabilité à même le secteur.

La planification du secteur Saint-Charles souhaite ainsi s'inscrire dans la poursuite des objectifs du Plan d'urbanisme, plus particulièrement l'orientation 2, qui vise à « Encourager la mobilité durable et offrir des alternatives à l'auto solo ».

DES CONTRAINTES LIÉES À LA PROXIMITÉ DU CHEMIN DE FER

Le secteur Saint-Charles est longé au sud par la voie de chemin de fer qui, combinée à la zone industrielle actuellement en place, crée une barrière physique importante au sein du milieu de vie 2 et génère son lot de nuisances. L'aménagement du site devra ainsi tenir compte de cette contrainte et des mesures d'atténuation prévues au Schéma d'aménagement et au règlement de zonage de la Ville de Saint-Lambert. Dans une zone résidentielle, qui inclut des usages considérés comme sensibles au Schéma d'aménagement (habitation, établissements d'enseignement, garderies, centre de santé et de services sociaux), des distances minimales s'appliquent par rapport à l'emprise de la voie ferroviaire ou par la mise en place d'écran ou de talus. Par ailleurs, ces aménagements ou les espaces de dégagements devront permettre d'assurer la sécurité des résidents et d'atteindre les seuils de vibration et sonores prescrits.

Peu importe l'avenue retenue lors du redéveloppement du site, des démonstrations devront être faites pour garantir que les propositions respectent les exigences à ce sujet et ne causent pas de nuisances sonores pour le quartier Upper Edison. Si des mesures de mitigations doivent être établies, elles devront faire l'objet de stratégies d'intégrations urbaines et paysagères.

Le terrain de l'atelier du CN crée une rupture au coeur du site et gêne la fluidité est-ouest à même le site. Cette présence est toutefois un rappel de la vocation première du secteur et une occasion de valoriser l'esprit du lieu. L'interface entre les ateliers du CN et les lots à redévelopper devra faire l'objet d'une attention particulière.

DES COMPOSANTES IDENTITAIRES À METTRE EN VALEUR

La préservation et la mise en valeur de l'identité distinctive de Saint-Lambert est un des principaux enjeux soulevés lors de la démarche participative Saint-Lambert 2035. En ce sens, l'orientation 1 du Plan d'urbanisme vise à « Favoriser la mise en valeur des composantes identitaires de Saint-Lambert ». Ces composantes se déclinent ainsi :

- *Un cadre de vie enviable*
- *Un territoire compact, à échelle humaine*
- *Un riche patrimoine bâti*
- *Un vaste couvert forestier*
- *Une forte cohésion sociale*

Pour le développement du secteur Saint-Charles, la Ville de Saint-Lambert souhaite donc être à l'écoute de ses citoyens, en leur offrant un milieu de vie de qualité qui répond aux besoins en logement et intègre les exigences environnementales, tout en étant ancré dans les composantes identitaires de la ville.

3. Vision

3.1 ÉNONCÉ DE VISION

Le chemin de fer et le développement industriel sont deux composantes d'importance à l'origine de la naissance de Saint-Lambert. La mise en valeur du secteur devrait tirer profit de ce riche passé et nourrir le concept de développement, le design des espaces publics et les concepts architecturaux proposant ainsi une signature forte en lien avec la mémoire du lieu et sa vocation industrielle historique.

Dans un souci d'intégration et de respect des composantes identitaires de Saint-Lambert, le redéveloppement doit se faire en prolongement du quartier Oak, témoin par excellence de l'âge d'or de la municipalité. Cette orientation permet d'intégrer facilement les principes de compacité, de mixité et de mobilité durable dans la perspective de contribuer à la vision 2035 et à la ville des courtes distances.

En effet, les quartiers de la fin du 19^e et début du 20^e siècle, construits avant l'avènement de l'automobile, comportent toutes les caractéristiques nécessaires pour créer un milieu de vie complet dont les nouveaux développements ont tout intérêt à s'inspirer.

Ainsi, par le prolongement de la trame urbaine existante, des rappels de la matérialité comme des typologies résidentielles identitaires du quartier, une canopée riche et abondante, l'essence même du quartier Oak va percoler dans le secteur Saint-Charles. À l'approche de la voie ferrée, une lecture

contemporaine de ces composantes va permettre une transition entre les deux principales époques de développement du milieu de vie 2 | Saint-Charles - Haut-Saint-Lambert et participer à sa consolidation. Sur des assises propres à l'identité territoriale, le redéveloppement du secteur pourra proposer un traitement architectural contemporain tout en étant bien intégrée.

La disparition des usages récents comme Rona et Dare devront aussi laisser leur marque dans le secteur, que ce soit par l'implantation d'usages à vocation agroalimentaire, un marché fermier, des ateliers d'artisans ou toutes autres initiatives ou usages mettant en valeur la production alimentaire et le travail manuel.

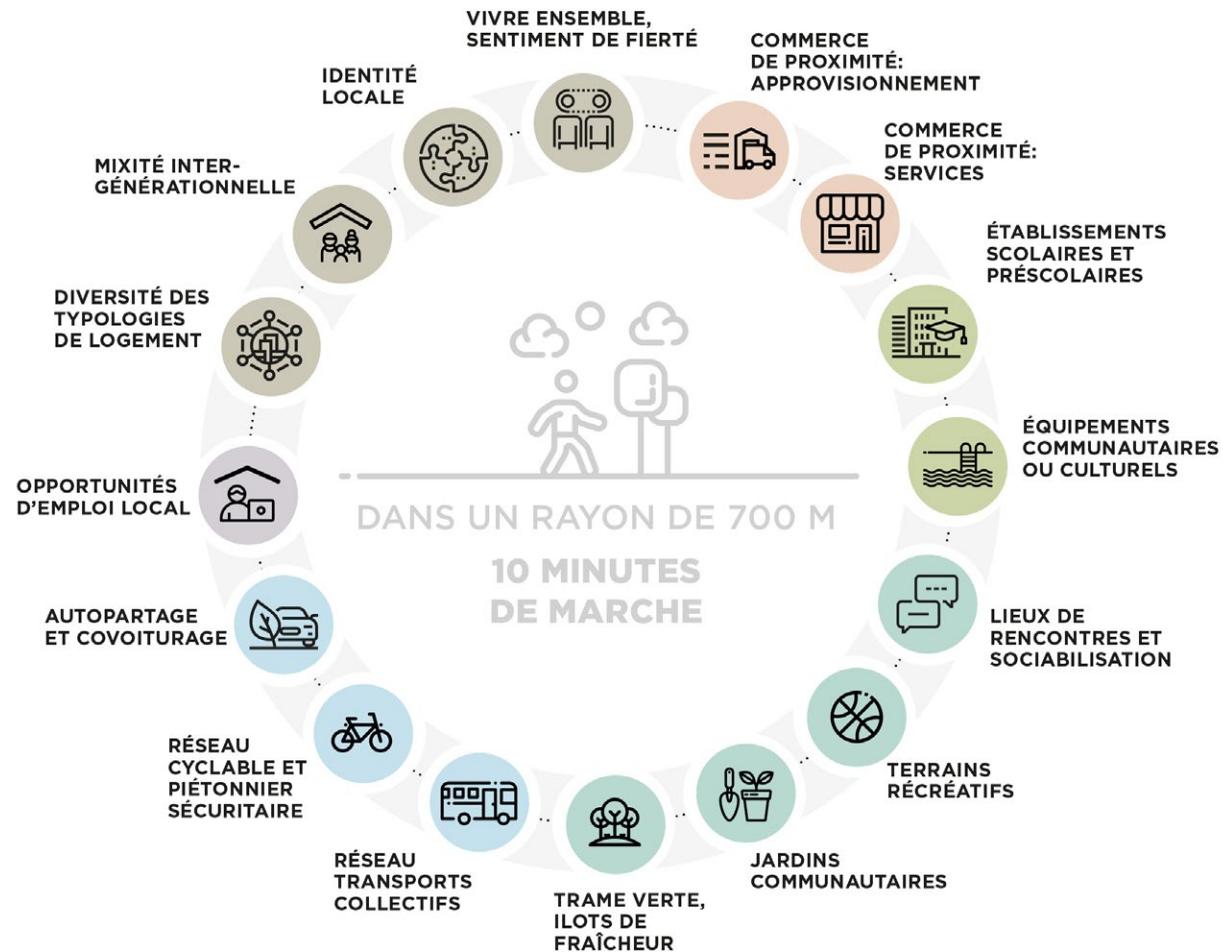
La mise en place d'un réseau actif structurant sera l'élément qui permettra de cimenter ce nouveau morceau de ville dans son milieu d'accueil, retissant les liens de part et d'autre de la voie ferrée. Les parcours à créer établiront la base du tissu urbain réduisant la présence automobile au maximum.

Cette trame mettra à profit autant l'espace public que l'espace privé et accueillera les éléments clés qui composent une collectivité forte tout au long de l'année, à savoir des lieux de rencontre proposant des ambiances et aménagements diversifiés où l'on peut pratiquer des activités sportives, l'agriculture urbaine, jouer, profiter d'activités culturelles de proximité, se reposer. L'animation de l'espace public reposera aussi sur l'offre commerciale et de service de proximité localisé

stratégiquement en fonction des typologies du domaine public créé. Le réseau actif sera aussi l'occasion d'intégrer l'art public pour que le nouveau quartier puisse contribuer à l'initiative du musée à ciel ouvert.

Une attention particulière devra être accordée au paysage urbain. La végétation aux couleurs variées et les modes de gestion des eaux de pluie devraient faire partie des composantes paysagères. Le principe de forêt comestible sera mis de l'avant pour assurer le développement de la canopée dans le secteur tout en répondant au désir clairement énoncé de la population de proposer des initiatives d'agriculture urbaine. Dans une perspective de biodiversité et de naturalisation, les aménagements paysagers nécessiteront peu d'entretien et limiteront l'utilisation de la pelouse. Des critères architecturaux assureront une harmonie entre les différentes phases de développement et un traitement architectural de qualité à l'image de Saint-Lambert, notamment en traitant de matérialité, d'animation des façades, de localisation des accès, de volumes et d'implantation. Enfin, il est prévu qu'une passerelle permette de traverser la voie ferrée, la passerelle piétonne et cyclable sera universellement accessible et son design devra permettre d'en faire une composante paysagère signature pour le quartier.

LA VILLE DES COURTES DISTANCES



LA VILLE DES COURTES DISTANCES

La ville des courtes distances est un modèle durable d'urbanisation qui vise à créer des milieux de vie complets :

- **Compacts**, qui misent sur une optimisation du territoire et proposent une densité propice à l'intégration de commerces de proximité, services publics et équipements communautaires;
- **Multifonctionnels**, où on retrouve des lieux d'emploi, commerces, services, équipements publics et espaces récréatifs à proximité des habitations;
- **Conviviaux**, propices aux circulations douces (piétons, vélos) et aux lieux de rencontres et sociabilisation
- Bien desservis en **transports collectifs**, pour permettre à la population d'atteindre certaines destinations qui ne font pas partie d'une offre de proximité.

Source : Plan d'urbanisme de Saint-Lambert

3.2 ORIENTATIONS ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

La présente section résume les orientations et objectifs sous-jacents qui permettront de concrétiser l'énoncé de vision et de faire de ce secteur un milieu de vie attractif et consolidé.

ORIENTATION 1 CONSOLIDER LE MILIEU DE VIE 2 | SAINT-CHARLES — HAUT SAINT-LAMBERT

OBJECTIF 1.1	Atténuer les nuisances et contraintes associées à la voie ferrée pour assurer la qualité de vie des Lambertois et la perméabilité de part et d'autre de la voie ferrée facilitant l'accès aux lieux d'emploi, commerces, services et équipements publics.
OBJECTIF 1.2	Prévoir l'intégration d'une offre commerciale de proximité qui répond aux besoins des citoyens et qui s'inscrit en complémentarité avec les activités du centre-ville
OBJECTIF 1.3	Favoriser une mixité de fonctions afin de créer des opportunités d'emploi local
OBJECTIF 1.4	Relier les principaux pôles d'intérêt du secteur par des aménagements conviviaux et sécuritaires du domaine public
OBJECTIF 1.5	Développer une canopée dense à l'image des quartiers qui composent le milieu de vie
OBJECTIF 1.6	Proposer un tissu urbain, des percées visuelles et un cadre bâti en prolongement de la trame urbaine existante

ORIENTATION 2 FAVORISER PRIORITAIREMENT LA MOBILITÉ DURABLE

OBJECTIF 2.1	Apaiser la circulation automobile et accorder plus de place aux piétons et aux cyclistes
OBJECTIF 2.2	Optimiser le réseau actif existant pour desservir adéquatement le site et encourager les liens sécuritaires de part et d'autre de la voie ferrée
OBJECTIF 2.3	Favoriser une gestion optimale du stationnement sur le site
OBJECTIF 2.4	Prévoir une optimisation et une meilleure intégration du stationnement incitatif de la gare de train de banlieue
OBJECTIF 2.5	Promouvoir une offre alternative de transports durables, notamment l'autopartage, le covoiturage et l'emploi de véhicules électriques

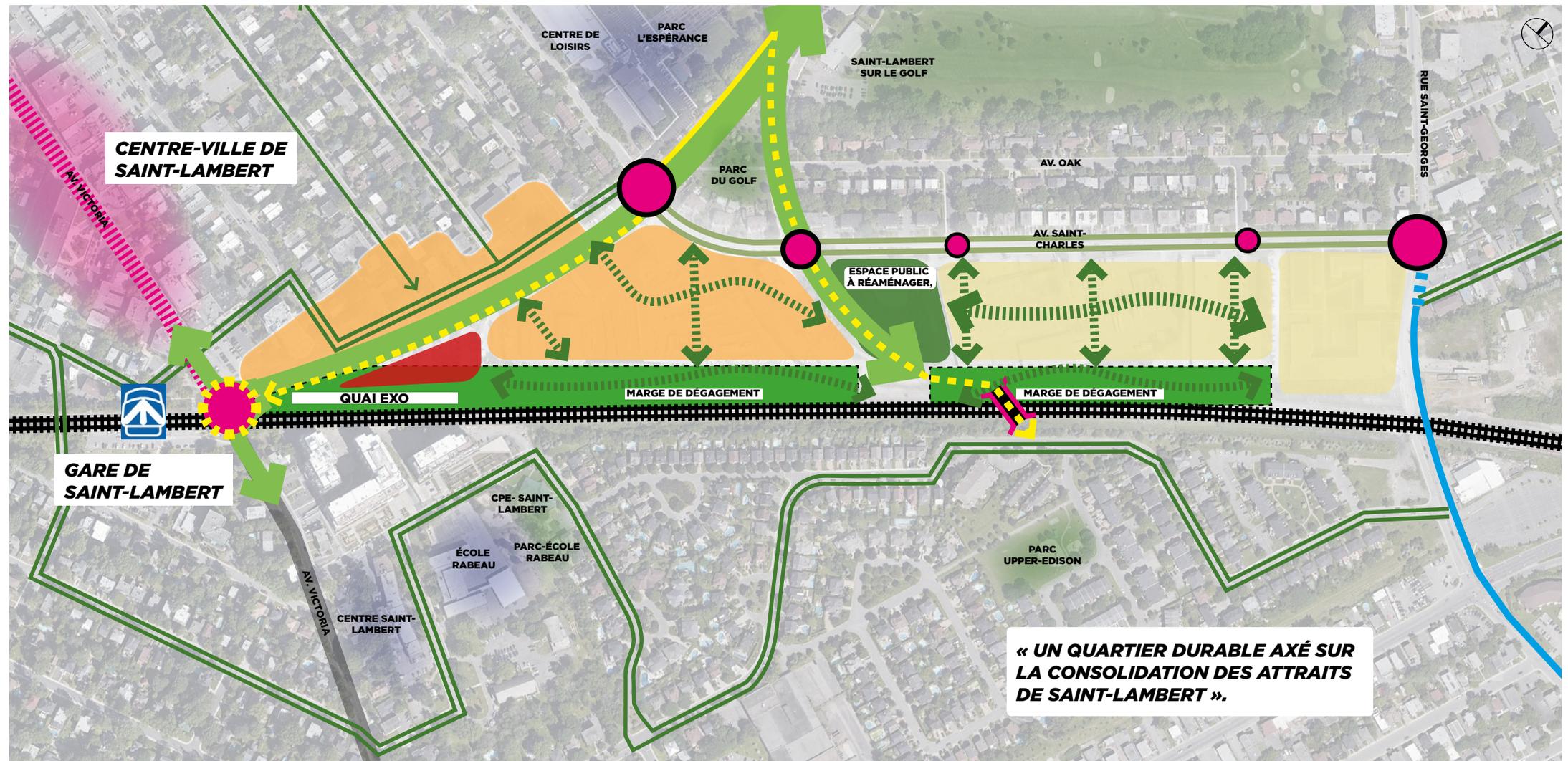
ORIENTATION 3 PRÉVOIR UNE DENSIFICATION ADAPTÉE AU MILIEU

- | | |
|---------------------|--|
| OBJECTIF 3.1 | Favoriser un développement urbain compact, à échelle humaine |
| OBJECTIF 3.2 | Encourager une offre diversifiée de logements et de services répondant à divers besoins et revenus, plus particulièrement pour les jeunes, les familles et les aînés |
| OBJECTIF 3.3 | Prévoir l'aménagement d'un espace public rassembleur et inclusif qui encourage les interactions sociales |
| OBJECTIF 3.4 | Assurer le verdissement des espaces publics et privés afin de contrer les ilots de chaleur |
| OBJECTIF 3.5 | Encourager la diversité biologique des plantations afin de créer des plantations plus résilientes |

ORIENTATION 4 ENCOURAGER UNE GESTION ÉCOLOGIQUE DU SITE PAR DES PRATIQUES INNOVANTES ET DURABLES

- | | |
|---------------------|--|
| OBJECTIF 4.1 | Favoriser une architecture performante sur le plan énergétique |
| OBJECTIF 4.2 | Encourager l'emploi de matériaux durables et à faible impact environnemental |
| OBJECTIF 4.3 | Assurer une gestion naturelle des eaux de ruissellement sur le site |
| OBJECTIF 4.4 | Privilégier une saine gestion des matières résiduelles |
| OBJECTIF 4.5 | Favoriser l'émergence et la pérennité d'initiatives en agriculture urbaine |

SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT



- | | | | | |
|--|---|---|---|---|
|  Rue commerciale d'ambiance |  Lien cyclable en chaussée désignée proposé |  Prolongement de la coulée verte (connexion avec le projet à l'étude et le centre-ville) |  Mixte - max. 6 étages |  Marge de dégagement de 15 à 30 m aménagée (plantations, écran visuel et sonore, gestion des eaux pluviales, sentier, etc.) |
|  Lien cyclable existant en chaussée désignée |  Lien multifonctionnel proposé |  Intersection sécurisée et réaménagée permettant l'apaisement de la circulation |  Mixte - max. 4 étages |  Corridor actif structurant, permettant le cheminement et l'appropriation des résidents à travers le site et favorisant la connexion entre le projet proposé et les principaux attraits de Saint-Lambert |
|  Lien cyclable existant bidirectionnel en site propre |  Lien cyclable proposé bidirectionnel en site propre |  Porte d'entrée au centre-ville |  Résidentiel - max. 6 étages | |
|  Lien multifonctionnel existant |  Passerelle proposée | | | |

4. Concept d'aménagement

Pour assister et soutenir la réalisation du projet de refonte réglementaire, un comité de redéveloppement a été constitué à l'hiver 2020. Ce groupe de travail est composé de citoyens ayant une expertise diversifiée dans le domaine de l'aménagement urbain, de deux membres de l'administration municipale ainsi que deux conseillers municipaux. Voici la liste des membres du comité :

- **Philippe Glorieux**, conseiller municipal
- **France Desaulniers**, conseillère municipale
- **Vincent Trudel**, Corporation de développement économique de Saint-Lambert
- **Richard Jean-Baptiste**, Corporation de développement économique de Saint-Lambert
- **Pierre-François Chapeau**, citoyen
- **Tyson Clinton**, citoyen
- **Marc-André Carignan**, citoyen
- **Guillaume Paradis**, citoyen
- **Julie Larose**, Ville de Saint-Lambert
- **Eric Painchaud**, Ville de Saint-Lambert

Les membres du comité ont donc participé à l'élaboration du concept d'aménagement en lien avec les grandes orientations et objectifs énoncés au précédent chapitre. Ce concept illustre les grandes orientations mise de l'avant dans ce Programme particulier d'urbanisme, dont :

- L'implantation d'une **passerelle piétonne** qui permet un lien sécuritaire de part et d'autre de la voie ferrée;
- L'intégration d'une **mixité d'usages**, incluant des logements résidentiels et des commerces de proximité complémentaires, ainsi que des espaces de « co-working » et une garderie;
- Le prolongement de la **Coulée verte** permettant de relier la gare de train de banlieue et la nouvelle passerelle piétonne;
- L'aménagement d'une **bande verte écologique** de 15 à 30 mètres le long des voies ferrées qui intègre des sentiers, des mesures de gestion des eaux pluviales et qui permet d'atténuer les nuisances associées au chemin de fer;
- La création d'un **réseau actif de circulation interne** en limitant les accès véhiculaires dans le projet et en créant des espaces communs conviviaux de type « woonerf » qui seront utilisés durant les quatre saisons;

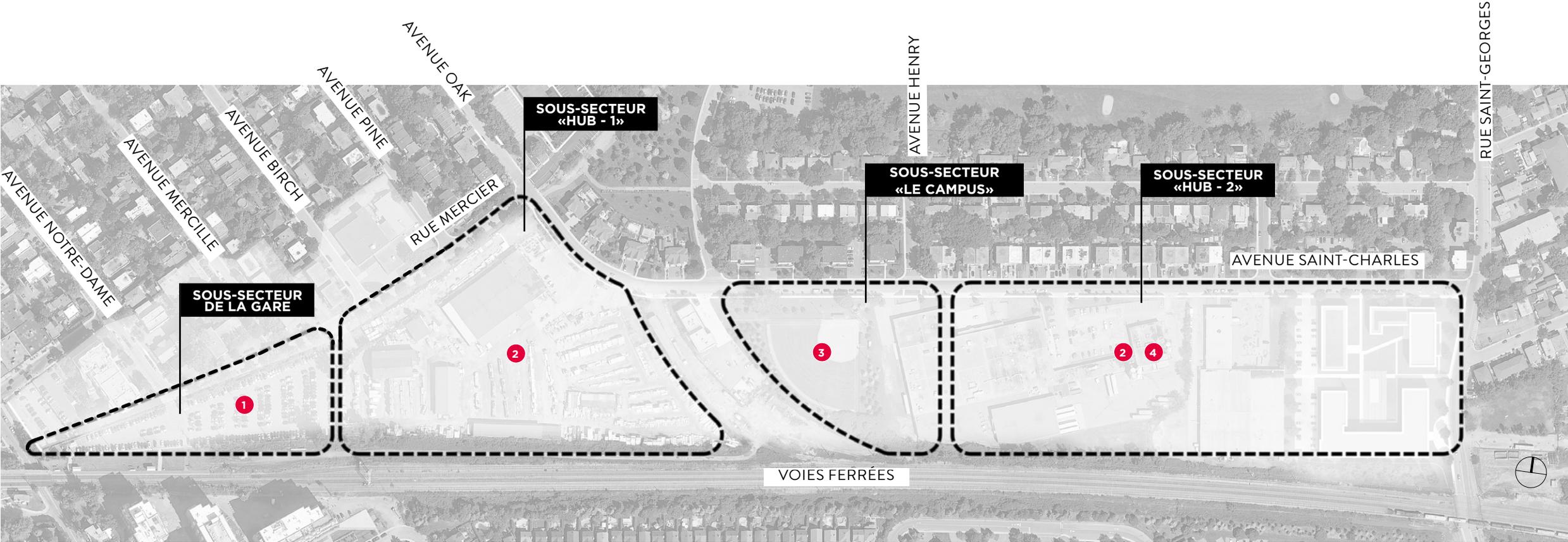
LE WOONERF

Concept hollandais qui signifie « rue résidentielle conviviale » aménagée pour tous. Il s'agit d'un aménagement de la rue qui permet à la fonction habitat de prendre le dessus sur la circulation. Les automobilistes y côtoient les piétons, les cyclistes et les enfants qui jouent. Ce type d'aménagement permet notamment d'animer et de mettre de la vie dans les rues résidentielles en donnant la priorité aux piétons.



- L'intégration d'une **offre alternative de transport durable** incluant des véhicules et des vélos en libre-service;
- Un **cadre bâti à échelle humaine**, qui oscille entre deux (2) et quatre (4) étages le long des rues existantes et de six (6) étages maximum le long de la voie ferrée, en intégrant un jeu de volumes et une signature architecturale contemporaine;
- L'intégration d'une **diversité de modèles d'habitations** dans le but d'obtenir une mixité sociale dans le secteur et développer un bâti à l'image de Saint-Lambert avec des plexes, des "walk-up", des maisons en rangée et des multilogements de plus fort gabarit qui pourraient adopter un vocabulaire architectural propre à l'architecture industrielle du début du siècle;
- La création d'un **réseau d'espaces collectifs rassembleurs** composé d'une zone ludique, de placettes, d'espaces végétalisés et de cours intérieures qui intègrent des **éléments historiques de l'usage industriel**;
- Des **mesures de verdissement** importantes qui se traduisent par l'aménagement de toitures végétalisées et de vastes espaces plantés pouvant accueillir des initiatives en agriculture urbaine;
- Une optimisation et une meilleure intégration du **stationnement de la gare**;
- La poursuite des efforts pour les **mesures d'apaisement de la circulation et de sécurisation** de la rue Saint-Charles et, au besoin, étendre ces mesures aux autres rues du quartier Oak;
- La priorisation d'un **cadre bâti durable** pour les nouvelles constructions, une gestion écologique des eaux de pluie et l'enfouissement des lignes électriques de l'avenue Saint-Charles;
- La mise en valeur d'un **pôle communautaire innovant et dynamique** (le campus) qui intègre une combinaison de lieux d'échange et de commerces de proximité qui fait le pont avec le centre-ville.

4.1 COMPOSANTES URBAINES





OPTIMISATION DU STATIONNEMENT



MULTILOGEMENTS

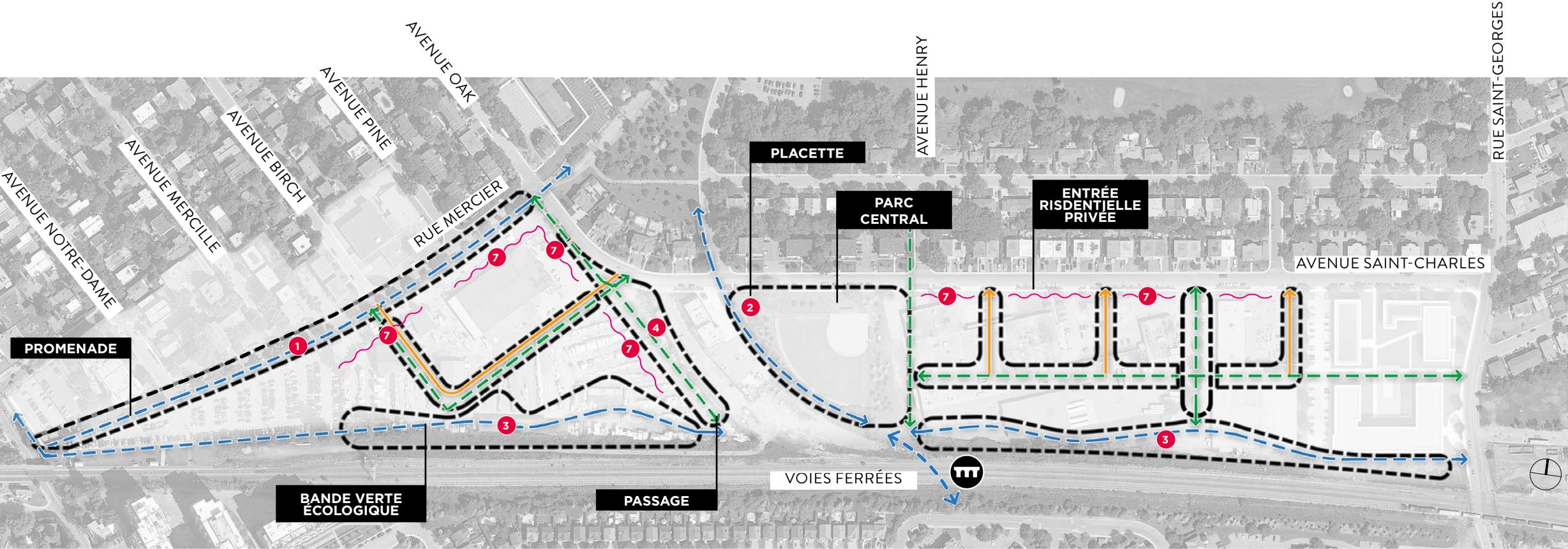


PARC / JEUX



MAISONS DE VILLE

4.2 COMPOSANTES PAYSAGÈRES, CIRCULATIONS, BASILAIRES ET INTERFACES



- ALLÉE DE CIRCULATION (WOONERF)
- - - SENTIER POLYVALENT
- - - SENTIER PIÉTON DOMINANT
- ~ ~ ~ ENTRÉE RÉSIDENTIELLE PRIVÉE
- TT PASSERELLE



1

PROMENADE



2

PLACETTE



3

BANDE VERTE ÉCOLOGIQUE



4

PASSAGE



5

ALLÉE DE CIRCULATION (WOONERF)



6

SENTIER POLYVALENT



7

ENTRÉE RÉSIDENTIELLE PRIVÉE

5. Mise en œuvre

5.1 PLAN D'ACTION

Le plan d'action constitue l'armature sur laquelle repose la concrétisation de la vision, du concept et des intentions d'aménagement d'un programme particulier d'urbanisme. La présente section décrit les actions, les moyens de mise en oeuvre et l'échéance des différentes intentions du concept d'aménagement applicables à l'ensemble du secteur.

-  Court terme (0-5 ans)
-  Moyen terme (5-10 ans)
-  Long terme (10-20 ans)
-  En continu

ORIENTATION 1 : CONSOLIDER LE MILIEU DE VIE 2 SAINT-CHARLES — HAUT SAINT-LAMBERT		
INTERVENTIONS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
Développer une convention de développement qui adressera notamment l'enfouissement des fils électriques, les aménagements le long de la voie ferrée, les parcours actifs privés et le lien de part et d'autre de la voie ferrée, les modes de tenure, le recours à plusieurs architectes	Ville, Promoteurs immobilier	
Adopter un programme d'acquisition d'immeubles pour faire l'acquisition de terrains de gré à gré ou, dans certains cas, par expropriation	Ville	
Revoir les dispositions réglementaires applicables en fonction des nouveaux paramètres d'aménagement afin de proposer une mixité de fonctions intégrant des logements, des commerces et des espaces de bureaux	Ville, CCU	
Réaliser une étude visant à évaluer la faisabilité technique et financière d'une nouvelle passerelle au-dessus de la voie ferrée	Ville et Canadien National	
Planifier l'aménagement d'une bande tampon ou d'un espace de transition pour atténuer les nuisances le long de la voie ferrée	Promoteurs immobiliers	
Prolonger la Coulée-Verte à même le parc Saint-Charles et négocier avec le propriétaire du lot 2 335 615 et l'ARTM un droit de passage permettant de prolonger la Coulée-Verte jusqu'au centre-ville.	Ville	
Prévoir l'implantation sur le site d'un projet pilote offrant des espaces de coworking	Ville et partenaires du milieu Corporation de développement économique, Développement économique Longueuil	
Définir les typologies des espaces publics et les principes d'intégration d'art public	Ville, Promoteurs immobiliers	
Dans la réglementation municipale, définir les objectifs, critères et modalités pour permettre l'analyse qualitative des projets proposés en fonction des orientations et des interventions préconisées	Ville, CCU	
Dans la réglementation municipale, définir les objectifs et critères qui permettront d'assurer la qualité architecturale du redéveloppement en cohérence avec le cadre bâti du milieu d'accueil et entre les différentes phases de développement	Ville	

ORIENTATION 2 : FAVORISER PRIORITAIREMENT LA MOBILITÉ ACTIVE

INTERVENTIONS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
Prévoir la stratégie immobilière appropriée visant à assurer des déplacements fonctionnels, sécuritaires et conviviaux à travers les terrains privés (ex. servitudes de passage, ententes, etc.)	Ville	
Sensibiliser les promoteurs à l'intégration de liens d'accès public sur site privé	Ville, promoteurs immobiliers	
Planifier un réseau actif de circulation interne qui s'articule autour d'allées de circulation (de type Woonerf) et de sentiers piétons structurants qui desservent l'ensemble du site et assurent un lien avec le projet Loggia	Ville, promoteurs immobiliers	
Aménager de nouveaux liens piétons et cyclables avec les quartiers avoisinants	Ville, Comité de gestion des déplacements	
Assurer un entretien quatre saisons du réseau cyclable et piétonnier	Ville, Comité de gestion des déplacements	
Prévoir l'implantation de supports à vélos sur le site, plus particulièrement à proximité des commerces et pôles d'attraction	Ville et promoteurs immobiliers	
Réduire le nombre minimum de cases de stationnement dans les nouveaux projets de développement et prescrire un nombre maximal	Ville	
Poursuivre et adapter, au besoin, la mise en place des mesures d'apaisement de la circulation sur l'avenue Saint-Charles par l'ajout d'intersections surélevées et d'un marquage au sol	Ville, Comité de gestion des déplacements	
Assurer le maintien sur le site d'un espace dédié pour les véhicules en libre-service	Ville, Promoteurs, Exploitants de systèmes de véhicules en libre-service	
Concevoir les aménagements du domaine public en prenant en compte les besoins des personnes à mobilité réduite et des clientèles particulières (enfants, adultes, personnes âgées, etc.)	Ville	
Travailler de concert avec l'agglomération et la Ville de Longueuil afin d'adresser les enjeux de circulation causés par le passage à niveau de la voie ferrée de la rue Saint-Georges notamment en évaluant la possibilité de créer un accès direct entre la rue Saint-Georges et le boulevard Taschereau	Ville, Agglomération de Longueuil	
Réaliser une étude d'impact sur la circulation du développement du secteur	Ville	
Optimiser la gestion de la circulation sur la rue Saint-Georges et étudier la possibilité et créer une connexion avec le boulevard Taschereau	Ville, Ville de Longueuil	

ORIENTATION 3 : PRÉVOIR UNE DENSIFICATION ADAPTÉE AU MILIEU

INTERVENTIONS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
Évaluer les coûts liés à l'ajout, à l'agrandissement ou à la modification d'infrastructures ou d'équipements municipaux requis pour assurer la prestation accrue de services municipaux dans le contexte de projets de développement et mettre en place un régime de redevances de développement visant à les financer	Ville	
Revoir les dispositions réglementaires applicables en fonction des nouveaux paramètres d'aménagement afin de proposer une densité qui s'harmonise avec le cadre bâti à proximité	Ville, CCU	
Assurer une diversité des typologies résidentielles afin de répondre à la demande d'une clientèle variée	Ville, promoteurs immobiliers	
Préciser aux règlements d'urbanisme les études et seuils à respecter en termes d'impact sonore, éolien, sur l'ensoleillement et la circulation lors de redéveloppement	Ville	
Assurer la conservation et la mise en valeur du bâtiment existant du 791 rue Saint-Charles	Ville, CCU	
Dans la réglementation municipale, intégrer un pourcentage minimal de verdissement et des marges de recul suffisantes pour permettre des plantations d'arbres ou du verdissement	Ville, CCU	
Prévoir une stratégie de plantation sur le domaine public et le domaine privé afin d'augmenter la biodiversité végétale et de créer des plantations plus résilientes	Ville, Comité environnement	
Planifier l'aménagement d'un espace public central à titre de lieu principal d'interactions	Ville	
Adapter la hauteur et la volumétrie des bâtiments en fonction d'études d'impact acoustique visant le projet et le quartier Upper Edison	Ville, promoteurs immobiliers	
Assurer une saine cohabitation du milieu à créer et les activités de l'atelier du CN	Promoteurs immobiliers	
Favoriser l'offre de services à même les projets de développement résidentiel (piscine, tennis, gym, etc.)	Ville, promoteurs immobiliers	

ORIENTATION 4 : ENCOURAGER UNE GESTION ÉCOLOGIQUE DU SITE PAR DES PRATIQUES INNOVANTES ET DURABLES

INTERVENTIONS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
Planifier, le long de la voie ferrée, l'aménagement d'une bande verte écologique qui intègre des mesures de gestion des eaux pluviales	Ville, Comité environnement, promoteurs immobiliers	● ● ●
Encourager l'obtention de certification environnementale pour les projets immobiliers	Ville, Comité environnement, promoteurs immobiliers	→
Limiter le stationnement de surface et bonifier les exigences de verdissement dans les stationnements	Ville, CCU, Comité environnement	● ● ●
Pour chacun des projets immobiliers, établir un plan directeur visant la rétention et la gestion durable des eaux de surface / ruissellement	Ville, Comité environnement, promoteurs immobiliers	→
Prévoir des mesures pour encourager l'aménagement de toitures végétalisées	Ville, Comité environnement, promoteurs immobiliers	● ● ●
Exploiter le plein potentiel des emprises publiques et des terrains privés pour accueillir des projets pilotes d'agriculture urbaine	Ville, Comité environnement, promoteurs immobiliers	● ● ●



BC2