



CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET DE REFONTE DU PLAN D'URBANISME ET DE SES RÈGLEMENTS

RAPPORT DE CONSULTATION

PRÉSENTÉ À :
LA VILLE DE SAINT-LAMBERT

Le 5 juillet 2022

Crédits

Analyse et rédaction

Matthieu Déborbe / urbaniste-conseil spécialisé en participation publique

Marianik Gagnon / conseillère principale et coordonnatrice participation publique, INM

Benjamin LeCouffe / agent de projet, INM

À propos de l'INM

L'INM est une organisation indépendante et non partisane qui a pour ambition d'accroître la participation des citoyennes et des citoyens à la vie démocratique.

L'action de l'INM a pour effet d'encourager la participation citoyenne et de contribuer au développement des compétences civiques, au renforcement du lien social et à la valorisation des institutions démocratiques.

L'équipe de l'INM est animée par la conviction que la participation citoyenne renforce la démocratie.

Pour nous joindre

5605, avenue de Gaspé, bur. 404
Montréal (Québec) H2T 2A4

Téléphone : 1 877 934-5999

Télécopieur : 514 934-6330

Courriel : inm@inm.qc.ca

www.inm.qc.ca

Faits saillants

En 2020, la Ville de Saint-Lambert a amorcé une démarche de consultation publique avec la rédaction de projets préliminaires de plan d'urbanisme, de programmes particuliers d'urbanisme (PPU) et de règlements d'urbanisme en garantissant l'application. Ces projets ont été présentés aux citoyens en 2021 afin de recueillir leurs commentaires. Un rapport de cette consultation a été produit et rendu public. À la suite de cette consultation, une nouvelle version de projet de plan et de règlements d'urbanisme (intégrant les projets de PPU) a été élaborée avec la collaboration du service de l'urbanisme de la Ville, puis adoptée par le conseil municipal le 16 mai 2022. Les projets ont été soumis à la population dans le cadre d'une consultation publique qui s'est déroulée au cours du printemps et de l'été 2022.

- Plus de 160 présences ont été enregistrées pour trois séances de consultation. organisées les 7, 14 et 15 juin 2022.
- 61 mémoires ont également été déposés.

Relativement aux propos recueillis lors des rencontres publiques :

- Concernant la vision et les orientations d'aménagement, la densité, la mixité (mixité sociale et mixité résidentielle), les aires de conservation et espaces verts, le patrimoine bâti, les terrains vacants ainsi que la responsabilité des promoteurs ont fait l'objet de questions et de commentaires faisant écho à la vision et aux orientations d'aménagement proposés.
- Concernant la densification, la densité et la qualité architecturale, de nombreuses personnes ont mentionné leur inquiétude concernant la hauteur des bâtiments qui occuperont les prochains espaces à développer à Saint-Lambert. Certains secteurs, comme le secteur Saint-Charles, ont soulevé plusieurs questionnements à ce propos de la part des citoyennes et des citoyens.
- À propos du coût des infrastructures, de nombreuses personnes ont indiqué qu'elles aimeraient que la Ville procède à des analyses coût-bénéfice pour étudier la nécessité et les retombées des projets de développement. Plusieurs citoyennes et citoyens voudraient aussi des études indépendantes concernant d'éventuels développements et leurs effets sur les infrastructures, la circulation et les services municipaux.
- Plusieurs citoyennes et citoyens avaient des commentaires concernant certaines préoccupations particulières. Parmi ces préoccupations, on peut noter la question du plan d'urbanisme et de la conformité avec les autres documents de planification à l'échelle régionale, la réglementation sur l'agrandissement des propriétés et l'accès à l'information pour les citoyennes et citoyens.

Quant aux mémoires déposés :

- Concernant la vision et les orientations d'aménagement, les citoyennes et citoyens de Saint-Lambert mentionnent plusieurs points. La densification envisagée par la Ville ne fait pas consensus au sein de la population, mais plusieurs aimeraient que la Ville ne

densifie pas trop les espaces à développer. Beaucoup de citoyennes et de citoyens ont mentionné leur désir de vouloir une Ville plus proactive au niveau de la protection des arbres, de la canopée urbaine et des parcs. Les citoyennes et citoyens témoignent également de leur intérêt à conserver un centre-ville attractif et dynamique, notamment avec ses commerces. La question architecturale, le transport actif, le respect du patrimoine bâti, de même que l'abordabilité des logements sont également des points soulevés.

- Sur le thème de la densification, densité et qualité architecturale, plusieurs citoyennes et citoyens considèrent que la densification envisagée dans certaines zones est trop élevée. Les secteurs les plus mentionnés sont les zones RD-30 et CB-5 ainsi que le secteur Saint-Charles. La question de la hauteur des bâtiments et de la perte de d'ensoleillement ou de points de vue revient beaucoup dans les mémoires présentés. Certaines citoyennes et certains citoyens se montrent tout de même en faveur d'une densification plus forte à Saint-Lambert.
- Sur le thème du coût des infrastructures et de l'analyse coût-bénéfice, plusieurs résidentes et résidents mentionnent qu'ils aimeraient que la Ville procède à des analyses coût-bénéfice pour étudier la nécessité et les retombées des projets de développement. Plusieurs aimeraient également des études indépendantes concernant les effets sur les infrastructures, la circulation et les services municipaux requis en amont de futurs développements d'importance.
- En ce qui concerne la circulation et le stationnement, les citoyennes et citoyens ayant déposé un mémoire partagent des avis qui peuvent être opposés. Si plusieurs considèrent qu'il ne faut pas réduire le nombre de stationnements, d'autres considèrent au contraire qu'il est important d'accorder plus d'espace à l'autopartage, la réduction des stationnements réguliers et la mise en place de meilleures infrastructures pour le transport actif. Plusieurs citoyennes et citoyens sont également inquiets de l'arrivée de nouveaux projets d'envergure dans la ville et de l'impact sur la circulation dans certaines zones résidentielles.
- Plusieurs citoyennes et citoyens ont également soumis des mémoires qui abordent des préoccupations particulières. Ces mémoires concernent surtout des projets présentés par des groupes privés ou des requêtes de changement de zonage par des résidentes et résidents. Quelques mémoires abordent aussi le Règlement de zonage ainsi que le Règlement de construction.

Table des matières

Crédits	2
À propos de l'INM	2
Pour nous joindre	2
Faits saillants	3
Table des matières	5
PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE	6
Mise en contexte	6
Mandat de l'INM	7
Étapes de la démarche	7
1. Planification détaillée de la démarche	7
2. Rencontre préparatoire avec le conseil municipal	7
3. Préparation et animation des séances de consultation	8
4. Rédaction d'un rapport de consultation publique	8
PRÉSENTATION DES RÉSULTATS	10
Séances de consultation publique	11
Vision et orientations d'aménagement	11
Densification, densité et qualité architecturale	17
Coût des infrastructures, analyse coût-bénéfice	24
Circulation et stationnement	25
Préoccupations particulières	29
Mémoires déposés	33
Vision et orientations d'aménagement	33
Densification, densité et qualité architecturale	37
Coût des infrastructures, analyse coût-bénéfice	44
Circulation et stationnement	47
Préoccupations particulières	48
Annexes	56



PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Mise en contexte

En 2020, la Ville de Saint-Lambert a amorcé une démarche de consultation publique avec la rédaction de projets préliminaires de plan d'urbanisme, de programmes particuliers d'urbanisme (PPU) et de règlements d'urbanisme en garantissant l'application. Ces projets ont été présentés aux citoyens en 2021 afin de recueillir leurs commentaires. Un rapport de cette consultation a été produit et rendu public.

À la suite de cette consultation, une nouvelle version de projet de plan et de règlements d'urbanisme (intégrant les projets de PPU) a été élaborée avec la collaboration du service de l'urbanisme de la Ville, puis adoptée par le conseil municipal le 16 mai 2022. Les projets ont été soumis à la population dans le cadre d'une consultation publique qui s'est déroulée au cours du printemps et de l'été 2022.

Cette refonte vise à permettre à la Ville de Saint-Lambert d'assurer la conformité de son plan d'urbanisme et de ses règlements au Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération de Longueuil, adopté en 2016, ce qui est une exigence légale¹.

Le SAD traduit, à l'échelle de l'agglomération de Longueuil, les enjeux que rencontrent les villes qui la composent, dont Saint-Lambert, et suit les orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

Pour la Ville de Saint-Lambert, ces orientations signifient notamment une concentration de la croissance autour des axes de transport en commun, en particulier de la gare, l'amélioration de l'accès au réseau de transport collectif par des modes de transport actif, la concentration des pôles d'emplois près des points d'accès au transport collectif et le respect du cadre bâti et du patrimoine des quartiers déjà établis.

¹ Voir la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, RLRQ, c. A-19.1, art. 59.

La Ville souhaite que par le biais de cette consultation publique, le plan d'urbanisme, les PPU et leurs règlements d'application soient arrimés aux attentes des citoyens avant de les soumettre au conseil municipal pour leur adoption en juillet 2022.

Mandat de l'INM

Le mandat de l'INM a consisté à accompagner la Ville de Saint-Lambert dans le cadre de cette démarche de consultation et pour ce faire, l'INM a réalisé les activités suivantes :

1. Planification détaillée de la démarche en collaboration avec les équipes de la Ville (notamment les services des communication et de l'urbanisme);
2. Rencontre d'échange avec le conseil municipal (attentes et anticipations, déroulement et fonctionnement des consultations, etc.);
3. Préparation et animation de séances de consultation sur le plan d'urbanisme et sur les PPU Saint-Charles, Wilfrid-Laurier et Centre-ville, sur des questions liées à la vision et aux principes d'aménagement proposés et sur les règlements d'urbanisme afférents;
4. Rédaction d'un rapport de consultation publique.

Étapes de la démarche

Voici un bref descriptif de chacune de ces étapes.

1. Planification détaillée de la démarche

À la suite du démarrage du mandat de l'INM et compte tenu des dates annoncées des consultations, un calendrier de travail détaillé a permis de bien planifier les activités de consultation, tant sur la forme que sur les éléments du plan d'urbanisme et de ces règlements à présenter aux citoyennes et citoyens, afin de les aider à mieux se préparer et à rendre les échanges plus productifs.

2. Rencontre préparatoire avec le conseil municipal

En amont du lancement des consultations publiques, une rencontre a été organisée entre l'INM et les élu.e.s, avec la collaboration des équipes de l'urbanisme et des communications de la Ville de Saint-Lambert.

Cette rencontre a permis à l'INM de mieux comprendre le contexte de la refonte, ainsi que les attentes des élu.e.s. L'INM a aussi proposé un scénario de consultation aux élu.e.s pour en discuter avec ces derniers et les représentants des services municipaux concernés. À la suite de cette rencontre, il a été convenu que trois séances de consultation auraient lieu :

- 1) La première, le 7 juin, sur les éléments suivants :
 - Le contexte et le cadre légal;

- Les outils d'urbanismes visés;
- Le plan d'urbanisme et le cadre réglementaire sous trois thèmes :
 - Thème 1 : Intrants, vision d'aménagement et milieux de vie;
 - Thème 2 : Orientations et mesures de mise en oeuvre;
 - Thème 3 : Affectations du sol, hauteurs et redéveloppement.

À des fins pédagogiques et pour favoriser une bonne mise à niveau des personnes participantes, après la période de présentation des outils d'urbanisme visés ainsi qu'après la présentation de chaque thème, une période de vingt minutes a été allouée aux questions et commentaires des citoyennes et citoyens présents. La présentation visuelle faite lors de cette rencontre, tout comme celle faite lors de la rencontre du 14 juin, se trouvent sur le site web de la Ville de Saint-Lambert.

- 2) La seconde séance publique, le 14 juin, sur :
- Un rappel du contexte et du cadre légal;
 - Le PPU Centre-Ville;
 - Le PPU Sir-Wilfrid-Laurier;
 - Le PPU Saint-Charles.

Après la présentation des particularités de chaque PPU, une période de vingt minutes a été allouée aux questions et commentaires des citoyennes et citoyens présents.

- 3) La troisième rencontre, le 15 juin. Dans le cadre de cette rencontre, toutes les questions et les commentaires relatifs aux projets de plan et de règlements d'urbanisme ont été accueillis, et les représentants de la Ville étaient présents pour répondre aux questions ou accueillir les commentaires et propositions. Aucune présentation formelle n'a été faite en amont de la période d'échange.

3. Préparation et animation des séances de consultation

La préparation des séances de consultation a consisté à identifier avec la Ville les informations essentielles à partager lors des séances publiques, l'entièreté de l'information sur le projet de refonte se trouvant sur son site web.

Elle a également permis de convenir des règles qui seraient adoptées pour la conduite des rencontres.

4. Rédaction d'un rapport de consultation publique

L'INM a procédé à la compilation des mémoires et des commentaires présentés lors des trois séances de consultation. L'ensemble des propos et commentaires tenus lors des trois séances ont été analysés afin de fournir le portrait synthétique qui constitue le cœur de ce rapport.



PRÉSENTATION DES RÉSULTATS

Faits saillants

- Plus de 160 présences ont été enregistrées pour trois séances de consultation.
- Plusieurs citoyennes et citoyens ont pris part à au moins deux des trois séances de consultation organisées les 7, 14 et 15 juin.
- 61 mémoires ont été déposés.

Nous avons compilé les propos des participantes et des participants échangés lors des rencontres des 7, 14 et 15 juin ainsi que les mémoires reçus.

Les propos, mémoires et commentaires ont été analysés de manière chronologique selon le thème principal qui était abordé.

Ceux-ci ont été regroupés selon les thèmes suivants:

1. Vision et orientations d'aménagement
2. Densification, densité et qualité architecturale
3. Coût des infrastructures, analyse coût bénéfice
4. Circulation et stationnement
5. Préoccupations particulières

Il est à noter que plusieurs des propos et des mémoires touchaient plus d'un thème. Les tableaux qui suivent présentent la synthèse indiquent donc également les grands thèmes abordés pour chacun des propos recueillis et des mémoires déposés.

Séances de consultation publique

Vision et orientations d'aménagement

Concernant la vision et les orientations d'aménagement, les citoyennes et citoyens de Saint-Lambert mentionnent plusieurs points. La densité, la mixité (mixité sociale et mixité résidentielle), les aires de conservation et espaces verts, le patrimoine bâti, les terrains vacants ainsi que la responsabilité des promoteurs ont fait l'objet de questions et de commentaires faisant écho à la vision et aux orientations d'aménagement proposés.

Lieu de résidence de la citoyenne ou du citoyen	Résumé du propos	Sujet(s)
Avenue Argyle	Un citoyen demande de "zonage" en aires de conservation les deux terrains de golf, les parcs municipaux et la coulée verte afin d'atteindre les objectifs de 20% de superficie conservation du PMAD.	- Vision et orientations d'aménagement
Rue Pine	Une citoyenne questionne l'appellation de TOD ² pour le secteur de la gare, qui ne dessert la population qu'aux heures de pointe en semaine. Elle demande également d'étudier la question de la conversion des duplex en maisons unifamiliales et de réfléchir à l'exigence d'un certain % de logements sociaux dans les nouveaux projets de développement immobilier résidentiel.	- Vision et orientations d'aménagement - Autre : mixité sociale
Avenue Dulwich	Un citoyen trouve que le <i>nouveau règlement qui assujettit à l'autorisation du conseil la coupe d'un arbre mature pour un agrandissement ou une construction</i> , est intrusif. Commentaire de la Ville : L'objectif de cette disposition est d'inciter les citoyens à réfléchir à l'emplacement et à la taille du nouveau projet, afin d'éviter des coupes d'arbres. Dans le cas où c'est impossible, le projet pourra être déposé au conseil pour analyse.	- Vision et orientations d'aménagement - Autre : canopée, végétalisation et conservation

² "Transit oriented development" ou aménagement urbain axé sur le transport collectif.

	<p>C'est le conseil qui a demandé cet ajout au règlement, après avoir vu des projets où des arbres ont été coupés à des fins de construction. Le conseil veut vraiment prioriser la préservation des arbres et s'assurer, avant d'autoriser la coupe d'un arbre mature, qu'il n'y a pas d'autres possibilités.</p>	
Rue Walnut	<p>Un citoyen fait la suggestion de se doter d'outils pour une plus grande mixité sociale, comme par exemple l'obligation d'un % de logements sociaux dans les nouveaux développements, comme cela se fait à Montréal.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vision et orientations d'aménagement
Avenue Argyle	<p>Un citoyen demande des consultations publiques dans le cas de projets de requalification d'églises, afin d'éviter la répétition du cas de l'église anglicane.</p> <p>Réponse de la Ville : Dans le cas de l'église anglicane, la Ville était propriétaire. Pour le reste des églises, elles sont en zone publique. S'il y a un projet de redéveloppement, il y aura nécessité de modification de zonage et donc des consultations publiques et un processus référendaire.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vision et orientations d'aménagement - Autre : patrimoine religieux
Rue du Prince-Arthur	<p>Sur la rue du Prince-Arthur, notamment entre l'avenue Saint-Denis et l'avenue Victoria, la vocation est maintenant <i>commerciale intensive</i> alors qu'avant c'était <i>mixte</i>. Il y a des maisons et une citoyenne se questionne sur l'impact de ce changement.</p> <p>Réponse de la Ville: Cette question sera abordée lors de la présentation du PPU centre-ville, à suivre lors des rencontres publiques du 14 et du 15 juin.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vision et orientations d'aménagement
Avenue du Régent	<p>Une citoyenne aimerait que la Ville préserve plus de 20% d'espaces verts et craint qu'en construisant et en densifiant la ville, il manque de places pour des garderies, des écoles et d'autres services. Elle aimerait que ces services soient planifiés avec la densification prévue.</p> <p>Réponse de la Ville : La responsabilité du nombre de places en garderie et dans les écoles appartient respectivement au ministère de la Famille et de l'Éducation. Ceci étant dit, la Ville a l'obligation</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vision et orientations d'aménagement - Densification, densité et qualité architecturale.

	d'annoncer notamment à la commission scolaire les projets de développement à venir afin de lui permettre une meilleure planification. Des discussions à ce sujet sont déjà en cours.	
Avenue Argyle	<p>Un citoyen suggère de faire l'inventaire des terrains vacants et de les taxer plus fortement.</p> <p>Selon lui, il faut aussi tenir compte du vieillissement de la population pour répondre à ses besoins, avec le Programme d'infrastructures Municipalité amie des aînés (PRIMADA), les services de soins à domicile et des cliniques pour les citoyens.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vision et orientations d'aménagement
Boulevard Simard	<p>Une citoyenne suggère de mousser la promotion de l'autobus électrique 201 avec des explications du projet pilote gratuit aux arrêts.</p> <p>Elle ajoute que les parcs sont des lieux importants de socialisation et que certains, comme le parc Alexandra, auraient besoin d'amour.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vision et orientations d'aménagement - Circulation et stationnement
Rue Green	<p>Une citoyenne affirme que pour attirer de jeunes entrepreneurs, il faudrait des espaces où ils peuvent tenir des réunions. Il faut des espaces et services qui leur facilitent la vie. Ça prend des espaces collaboratifs, des espaces de réunion et le bouche-à-oreille va se faire. La ville est à côté de Montréal avec le train et le REM. Saint-Lambert est une ville très attrayante, on a des pistes cyclables, etc.</p> <p>Cependant, il faut offrir également d'autres avantages. Il faut penser à des nouvelles façons d'augmenter les superficies habitables en permettant quand même de sauvegarder de l'espace de verdure. Elle illustre sa proposition pour la recherche de solutions par l'exemple de Buenos Aires, avec ses bâtiments en hauteur et ses espaces dégagés au sol, celui de la gestion des déchets avec un concept particulier dans cette ville tout comme à certains endroits en Espagne et celui du Japon, où c'est la population qui s'occupe des parcs.</p> <p>Elle suggère de penser à l'achat de terrains pour faire du stationnement périphérique avec un système de navettes et si la</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vision et orientations d'aménagement - Densification, densité et qualité architecturale - Circulation et stationnement

	<p>Ville n'a pas besoin de ces terrains, en faire des parcs.</p>	
Avenue Argyle	<p>Un citoyen propose qu'il soit interdit d'avoir des terrasses sur rue, car c'est dangereux pour la sécurité publique, et mentionne qu'une réglementation visant la qualité et l'esthétique des terrasses est requise.</p> <p>Il suggère d'envisager un mur végétal et un reboisement entre l'autoroute et la Ville pour limiter les effets du bruit et de la pollution. Il demeure sur Riverside et reçoit beaucoup de poussière fine.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vision et orientations d'aménagement
Rue du Dauphiné	<p>Un citoyen propose de fixer la densité maximum au seuil minimal exigé par le SAD, soit 60 logements à l'hectare et que les terrains disponibles soient regroupés dans une forêt urbaine.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vision et orientations d'aménagement - Densification, densité et qualité architecturale
Avenue Oak	<p>Une citoyenne aimerait voir davantage de pistes cyclables en ville, notamment dans les secteurs que l'on prévoit densifier.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vision et orientations d'aménagement - Circulation et stationnement
Avenue Saint-Laurent	<p>Un citoyen se questionne à savoir si les changements prévus dans le PPU Sir-Wilfrid-Laurier sont réellement envisageables.</p> <p>Réponse de la Ville : C'est un travail à long terme.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vision et orientations d'aménagement
Rue de Navarre	<p>Un citoyen se questionne concernant l'occupation et la mixité dans le secteur du PPU Sir-Wilfrid-Laurier. Il se demande comment pourrait s'organiser le secteur. Il aimerait également que l'on parle d'un pôle de la santé plutôt que d'un TOD, en l'absence de structuration par le transport collectif.</p> <p>Réponse de la Ville : Le zonage proposé permettrait la mixité verticale et horizontale.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vision et orientations d'aménagement - Densification, densité et qualité architecturale
Avenue Victoria	<p>Une citoyenne se demande comment la Ville va s'assurer que les promoteurs respectent les règles et les exigences demandées pour éviter des projets comme Trigone.</p> <p>Réponse de la Ville : Il existe des moyens pour s'assurer que les promoteurs respectent leurs engagements. Jusqu'à présent, la Ville</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vision et orientations d'aménagement - Densification, densité et qualité architecturale - Autre : application des règlements

	ne demandait pas de caution. L'inspection des chantiers en construction sera plus efficace.	
Rue Pine	<p>Une citoyenne se demande si une image directrice plus précise sera donnée aux promoteurs sur les intentions paysagères et s'il y aura des concours d'architecture ou bien une assurance de qualité pour assurer le résultat.</p> <p>Réponse de la Ville : Ce que vous voyez, ce sont des directions, des liens à créer. Il y aura des ajouts au niveau du règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). Ce que la Ville va faire, c'est de proposer des paramètres pour encadrer. Si le promoteur utilise les paramètres, il sera en plein droit, sinon, il y aura une discussion entre le promoteur et la Ville. À ce moment-là, le promoteur pourrait faire une demande de modification de zonage, ce qui mènerait à une consultation publique et une approbation référendaire. Le PIIA est un outil très puissant pour encadrer la forme architecturale et paysagère.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vision et orientations d'aménagement - Densification, densité et qualité architecturale - Autre : traitement intégré du domaine public
Rue du Dauphiné	Un citoyen se questionne sur pourcentage d'aires de conservation à Saint-Lambert qui est sous le 20% demandé. Il suggère de créer une forêt urbaine sur le site à développer dans le secteur Saint-Charles. Ce citoyen demande également si des études ont été effectuées pour observer la viabilité d'un éventuel projet.	<ul style="list-style-type: none"> - Vision et orientations d'aménagement - Autre : canopée, végétalisation et conservation
Rue Victoria	<p>Une citoyenne voudrait que la Ville s'assure que des condominiums et non pas des appartements soient construits dans Saint-Charles, afin de maximiser ses revenus.</p> <p>Réponse de la Ville : L'administration et le Conseil auront à se pencher sur des scénarios financiers à long terme qui tiendront compte des hypothèses de développement. Une évaluation des coûts d'infrastructures sera réalisée et des mesures de financement seront envisagées.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vision et orientations d'aménagement - Autre : mixité sociale
Avenue Lorne	Une citoyenne se demande si la Société d'histoire Mouillepied avait été consultée par rapport à l'architecture et au plan proposé. Cette citoyenne est également inquiète de la hauteur des futurs bâtiments sur Riverside et de la vue des résidentes et résidents de ce secteur	<ul style="list-style-type: none"> - Vision et orientations d'aménagement - Densification, densité et qualité architecturale

	<p>sur Montréal.</p> <p>Réponse de la Ville : La mission de la société d'histoire est orientée en matière de protection du patrimoine. Nous sommes davantage dans les questions de hauteur. La société était ravie d'entendre que l'administration a une sensibilité au patrimoine. Dans un deuxième temps, pour le règlement sur les PIIA, celle-ci sera consultée.</p>	
Ville de Saint-Lambert	<p>Un citoyen se demande si la Ville va mettre en place des normes claires concernant la construction, la vision et la clientèle pour les prochains développements sur son territoire. Il aimerait des lieux qui maximisent la qualité de vie des résidentes et des résidents, avec plus de place pour le transport actif.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vision et orientations d'aménagement
Avenue Achin	<p>Une citoyenne aimerait que le prochain développement dans Saint-Charles contienne des espaces verts, des arbres et des services.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vision et orientations d'aménagement
Avenue Lorne	<p>Une citoyenne aimerait savoir qui est la clientèle ciblée par les nouveaux développements.</p> <p>Réponse de la Ville : On veut construire pour une mixité de personnes, autant des nouveaux venus à Saint-Lambert que des personnes qui résident déjà ici, mais qui voudraient déménager en condo ou en appartement.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vision et orientations d'aménagement - Autre : mixité sociale
Place Terroux	<p>Un citoyen se dit très fier de vivre à Saint-Lambert et apprécie les efforts mis en place par l'administration pour se doter d'un nouveau plan d'urbanisme.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vision et orientations d'aménagement

Densification, densité et qualité architecturale

Concernant la densification, la densité et la qualité architecturale, de nombreuses personnes ont mentionné leur inquiétude concernant la hauteur des bâtiments qui occuperont les prochains espaces à développer à Saint-Lambert. Certains secteurs, comme le secteur Saint-Charles, ont soulevé plusieurs questionnements de la part des citoyennes et des citoyens.

Lieu de résidence de la citoyenne ou du citoyen	Résumé du propos	Sujet(s)
Avenue Wickham	<p>Une personne se questionne sur le zonage et le plan de développement d'ensemble de la zone RB-7 : les explications sont à suivre lors de la rencontre du 14 juin.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale - Vision et orientations d'aménagement
Avenue Kerr	<p>Selon un citoyen, la zone RD-27 a été changée à l'avantage d'une entreprise du secteur. Elle se demande si, avec les changements prévus, on peut se pencher sur ce changement de zonage qui avantage une compagnie au détriment des citoyens. Elle se questionne également à savoir, si on augmente la densité, est-ce qu'on peut prévoir tout ce qui est au niveau de la circulation et du stationnement?</p> <p>L'adresse est le 1550 avenue Filion. Le projet est de construire un bloc de 5 étages à cet emplacement (avec potentiellement des vues sur les cours des maisons unifamiliales avoisinantes). Le citoyen demande si, avec les changements de zones qui sont prévus, les seuls qui pourront s'opposer au projet seront les représentants de la compagnie.</p> <p>Réponse de la Ville : pour l'instant, quand on fait une refonte de ce type là, tous les citoyens peuvent intervenir, même s'ils ne sont pas dans une zone contiguë.</p> <p>Par ailleurs, la représentante de la Ville indique que la modification de zonage vise à intégrer une nouvelle zone (RD-26) pour correspondre à l'existant où se trouve déjà un bâtiment de 5 étages. La préoccupation a été notée.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale - Circulation et stationnement

Rue Pine	<p>Une citoyenne opine que le terrain de la Roctest Limitée entre la rue Pine et la rue Birch ne devrait pas faire partie de la zone à développer avec le PPU Saint-Charles. Elle considère trop élevée la densité de 60 logements par hectare qui est prévue et l'implantation au sol proposée, ce qui contribuera selon elle à la réduction de la canopée.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale - Autre : canopée, végétalisation et conservation
Avenue Lorne	<p>Une citoyenne se dit inquiète de la densification prévue le long de Riverside, surtout entre l'Académie Saint-Michel et le parc des Maires.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale
Rue Upper Edison	<p>Une citoyenne se questionne sur la densité prévue pour le secteur Saint-Charles.</p> <p>Réponse de la Ville : Le schéma d'aménagement prévoit un minimum de 60 logements à l'hectare.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale
Rue Pine	<p>Une citoyenne demande que la densité maximale autour de la gare soit de 60 logements à l'hectare.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale
Avenue Wickham	<p>Un citoyen mentionne que la zone RB-7 est passée de 4 étages, avec 33% d'implantation à unifamilial avec 10% d'implantation maximum. Pour revenir à ce qu'il y avait avant, il faudrait que les propriétaires se regroupent. Si un seul des propriétaires voulait développer, mais pas nécessairement les autres, alors il ne pourrait pas. L'alternative reviendrait donc à vendre son terrain.</p> <p>Réponse de la Ville : C'est un secteur avec un potentiel de redéveloppement, mais avec un lotissement complexe. Si on veut que le quadrilatère évolue sainement, il doit y avoir un plan d'ensemble. La stratégie adoptée a été de réduire au minimum les possibilités de développer le secteur afin qu'une demande de modification de zonage soit déposée et enclenche un processus de plan d'aménagement d'ensemble.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale - Vision et orientations d'aménagement
Avenue Dulwich	<p>Un citoyen s'interroge à l'effet que la Ville souhaite un maximum de 12 étages, alors que dans l'ancien plan d'urbanisme de la Ville, il n'y avait pas de hauteur maximale. Il mentionne par ailleurs qu'il aimerait que le nombre d'étages soit limité à 8.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale

	Réponse de la Ville : La nouveauté, c'est que la hauteur est désormais abordée dans l'outil de planification. Il y a toujours eu des hauteurs dans le cadre réglementaire.	
Avenue Edison	Une citoyenne avance qu'elle représente les citoyennes et citoyens du quartier Parc-Victoria. Ceux-ci proposent de limiter le nombre maximal d'étages à 5 pour la zone RD-30.	- Densification, densité et qualité architecturale
Rue Upper Edison	<p>Une citoyenne se demande quelle était la réglementation auparavant en vigueur sur les hauteurs dans le secteur Saint-Charles et ce qui change avec le projet de refonte.</p> <p>Réponse de la Ville : Avant, au niveau de la planification, il n'y avait pas de limite d'étages. Pour le zonage, la limite était à 6 étages maximum selon les zones. Dans le secteur Saint-Charles, ce qui est prévu, c'est un maximum de 4 étages et 6 étages maximum. Les densités sont prévues à la grille de zonage. Dans certaines zones, c'est uniquement une densité minimale brute de 60 logements à l'hectare. Dans d'autres zones, il y a un minimum et aussi un maximum, soient les zones MI-11 et RD-29. La zone MI-11 correspond à l'ancien Rona. La zone RD-29 correspond sensiblement à l'ancienne zone de l'usine Dare et les deux terrains situés à côté de l'immeuble Loggia. Le maximum sera de 155 logements à l'hectare.</p> <p>La citoyenne fait alors la proposition de respecter le minimum prévu au SAD en termes de densité et d'étages et de ne pas aller au-delà.</p>	- Densification, densité et qualité architecturale
Rue Venne	<p>Une citoyenne se questionne d'où vient l'exigence de densifier.</p> <p>Réponse de la Ville : Le développement autour de la gare découle du schéma d'aménagement, qui lui découle du PMAD et des orientations gouvernementales.</p> <p>Cette citoyenne opine par la suite qu'il ne faut pas aller au-delà du seuil minimal exigé en termes de densité.</p>	- Densification, densité et qualité architecturale
Rue Pine	Une citoyenne se questionne sur la densification prévue pour les	- Densification, densité et qualité

	<p>terrains derrière le magasin Taylor et sur le stationnement municipal voisin. Elle propose pour ce secteur un maximum de 3 ou 4 étages et une marge de retrait des bâtiments.</p> <p>Réponse de la Ville : En fait, il s'agit de paramètres, ce n'est pas une obligation. Il y a aussi des critères d'insertion pour s'assurer que la cohabitation fonctionne. L'enjeu demeure en ce qui concerne les dos de commerces sur Victoria et des futures résidences.</p>	architecturale
Rue Waterman	Un citoyen de la rue Waterman exprime le fait qu'il est craintif quant aux changements à venir pour la zone CB-5. Il aimerait que le nombre maximal d'étages soit fixé à 4 afin qu'il puisse préserver sa vue sur le fleuve.	- Densification, densité et qualité architecturale
Ville de Brossard	Un citoyen se demande si le rez-de-chaussée compte pour un étage. Réponse de la Ville : Oui.	- Densification, densité et qualité architecturale
Avenue Saint-Denis	Une citoyenne est inquiète pour le projet qui occupera l'ancien garage Boutin. Elle aimerait que l'idée d'origine d'un projet à quatre étages demeure. Elle aimerait également que des études soient faites sur l'ensoleillement, la circulation et les autres impacts que pourraient générer le projet.	- Densification, densité et qualité architecturale - Circulation et stationnement
Boulevard de l'Union	Une personne fait la suggestion d'abaisser le nombre d'étages dans la zone à développer le long de Riverside à 6 ou 8 étages maximum et d'avoir des immeubles avec une belle architecture.	- Densification, densité et qualité architecturale
Rue Waterman	Un citoyen suggère d'abaisser les développements futurs à trois étages pour la zone CB-5, près de l'usine Waterman, afin de préserver les caractéristiques architecturales et patrimoniales du secteur.	- Densification, densité et qualité architecturale
Rue Upper Edison	Une citoyenne s'intéresse à l'intersection St-Georges et Upper Edison et aux problèmes de circulation lorsque le train passe. Elle se demande si la Ville avait fait une étude sur cette zone pour envisager de nouveaux développements.	- Densification, densité et qualité architecturale - Circulation et stationnement

	<p>Réponse de la Ville : Non, nous n'avons pas fait d'étude sur cette intersection. Le promoteur en a fait une pour le secteur, mais c'est un point à surveiller.</p> <p>Cette citoyenne propose de respecter le minimum requis par le schéma d'agglomération qui est de 75 logements par hectare.</p>	
Rue Pine	<p>Une citoyenne aimerait que les développements futurs qui seront faits sur le terrain de Roctest respectent une norme de 2 étages sur la rue Pine et de 3 étages sur la rue Birch. Elle aimerait également que la densité maximale soit de 60 logements à l'hectare.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale
Rue Edison	<p>Un citoyen demande si la densification envisagée permettra à la Ville d'avoir des finances plus saines et d'éviter une augmentation de taxes pour les citoyens.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale
Rue du Dauphiné	<p>Un citoyen se demande pourquoi on veut densifier Saint-Lambert alors que la ville est déjà la plus dense de Montérégie. Il suggère une densité de 50 logements à l'hectare maximum et la mise en place d'un processus référendaire pour les projets de plus de 10 millions de dollars.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale
Rue Oak	<p>Un citoyen se demande si la Ville compte profiter des derniers lots à développer pour aller chercher les revenus qui serviront à maintenir les services municipaux et à maintenir des taxes à un niveau raisonnable.</p> <p>Réponse de la Ville : La Ville veut optimiser ses revenus, mais avec de bons projets afin d'assurer la pérennité des infrastructures. Ce soir, ce sont des paramètres qui sont présentés, non pas un projet avec un promoteur. La Ville va regarder les aspects financiers.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale - Vision et orientations d'aménagement
Ville de Saint-Lambert	<p>Une citoyenne se pose une question sur le développement futur dans le Carré Saint-Lambert, la densification du secteur et la réduction possible du nombre de cases de stationnement. La citoyenne s'inquiète également du redéveloppement du secteur, avec des bâtiments qui pourraient être de cinq étages et les rues avoisinantes composées de petites maisons.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale - Circulation et stationnement

	<p>Réponse de la Ville : Ce sont des paramètres, mais ça ne veut pas nécessairement dire que des bâtiments viendraient prendre les places de stationnement actuelles. La transformation du secteur pourrait se faire sans éliminer la présence de la voiture. Pour l'implantation de bâtiments qui pourraient atteindre cinq étages, il y a des interventions pour permettre une bonne intégration, notamment la marge arrière des bâtiments. Le PIIA pourra aussi permettre des critères plus stricts.</p> <p>La citoyenne suggère un maximum de trois étages pour les développements futurs dans le secteur.</p> <p>Commentaire de la Ville : Il faut également savoir que les changements de zonage sont dans le but de prévoir des développements futurs, non pas d'interdire ce qui se trouve actuellement là.</p>	
Boulevard de l'Union	<p>Une citoyenne s'inquiète sur l'impact de la densification, principalement en bordure de Riverside. La citoyenne s'inquiète de la circulation et de l'impact des travaux sur l'aqueduc et les égouts. Elle aimerait avoir davantage d'études d'impact.</p> <p>Réponse de la Ville : Concernant l'impact sur le système d'aqueduc et sur les égouts, des analyses ont été faites et d'autres sont en cours. Concernant la circulation, la Ville n'a pas réalisé d'étude spécifique pour le secteur Saint-Charles. Il s'agit d'une exigence au promoteur. En ce qui concerne la hauteur, nous avons pris en compte vos préoccupations.</p> <p>La citoyenne aimerait savoir quel est le pouvoir des citoyennes et des citoyens pour le zonage.</p> <p>Réponse de la Ville : Les règlements de zonage et de lotissement peuvent mener à un processus référendaire. La Ville a tout intérêt à écouter les citoyennes et les citoyens.</p> <p>La citoyenne considère qu'il est important de planifier le mieux possible les impacts sur les services municipaux comme les parcs, les piscines et autres.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale - Coût des infrastructures, analyse coût bénéfice - Circulation et stationnement

Avenue Edison	Une citoyenne se dit en accord avec la densification le long de Riverside, mais aimerait que le projet terminé soit visuellement beau.	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale
Ville de Brossard	Un citoyen apprécie le travail de la Ville qui vise à atténuer les changements et le renouvellement qui s'opèrent à Saint-Lambert. Il considère que si la Ville veut améliorer sa situation financière, elle doit emboîter le pas à la densification.	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale
Avenue Saint-Denis	Une citoyenne est préoccupée par l'impact de la densification sur la personnalité de la ville. Elle se demande s'il ne serait pas possible de construire des petites maisons à l'emplacement du garage Boutin, plutôt qu'un bâtiment de 5 étages. Elle se demande également si la partie boisée de la zone RD-5 sera enlevée et pourquoi envisager du 12 étages le long de Riverside dans la zone RD-30. Finalement, la citoyenne se demande si les nouveaux projets vont conserver l'aspect patrimonial de Saint-Lambert. Elle aimerait que la ville prenne le temps d'étudier ces questions.	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale
Rue Dulwich	Un citoyen encourage la Ville dans son désir de densification. Il aimerait que la Ville mette l'emphase sur les déplacements actifs et l'autopartage. Le citoyen aimerait davantage de mixité dans les nouveaux projets et davantage de verdure et d'arbres.	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale - Vision et orientations d'aménagement

Coût des infrastructures, analyse coût-bénéfice

À propos du coût des infrastructures et de l'analyse coût-bénéfice, de nombreuses personnes ont indiqué qu'ils aimeraient que la Ville procède à des analyses coût-bénéfice pour étudier la nécessité et les retombées des projets de développement. Plusieurs citoyennes et citoyens voudraient aussi des études indépendantes concernant d'éventuels développements et leurs effets sur les infrastructures, la circulation et les services municipaux.

Lieu de résidence de la citoyenne ou du citoyen	Résumé du propos	Sujet(s)
Rue du Dauphiné	Un citoyen demande d'obliger le promoteur à évaluer les services que la Ville doit lui rendre. Celle-ci devra en comparer les coûts avec les revenus des taxes anticipés (plus particulièrement en ce qui a trait au PPU Saint-Charles).	- Coût des infrastructures, analyse coût-bénéfice
Rue du Dauphiné	Un citoyen demande des études sur les coûts encourus par la Ville en comparaison des revenus estimés des projets immobiliers avant leur mise en œuvre.	- Coût des infrastructures, analyse coût-bénéfice
Rue Oak	Un citoyen aimerait que des études indépendantes soient réalisées avant la mise en place de projets. Ces études concernent la faisabilité (coûts-bénéfices), l'impact sur la circulation et les infrastructures, l'origine-destination des personnes qui circulent et habitent le secteur ainsi que l'impact de nouveaux développements sur les services publics et municipaux.	- Coût des infrastructures, analyse coût-bénéfice - Circulation et stationnement
Rue Oak	Un citoyen aimerait que la Ville se dote d'un simulateur pour quantifier et évaluer la viabilité et les bénéfices des projets, au même titre que le ferait un promoteur.	- Coût des infrastructures, analyse coût-bénéfice
Avenue Victoria	Un citoyen aimerait que des études financières rigoureuses soient menées pour évaluer les revenus et les coûts d'éventuels projets.	- Coût des infrastructures, analyse coût-bénéfice

Circulation et stationnement

Sur le sujet de la circulation et du stationnement, les personnes ayant partagé leur avis considèrent qu'il faut être prudent dans la réduction du nombre de stationnements, principalement dans le secteur du centre-ville. Plusieurs personnes considèrent qu'il est important d'accorder plus d'espace à l'autopartage et à la mise en place de meilleures infrastructures pour le transport actif. Plusieurs sont également inquiets de l'arrivée de nouveaux projets d'envergure dans la ville et de l'impact sur la circulation dans certaines zones résidentielles.

Lieu de résidence de la citoyenne ou du citoyen	Résumé du propos	Sujet(s)
Rue Pine	<p>Une citoyenne demande à ce que les cases de stationnement en autopartage soient obligatoires dans un rayon de 850 mètres autour de la gare et que le nombre de cases de stationnement par logement soit ramené à 1.</p> <p>Explication de la Ville : Il s'agit d'une disposition qui permet de réduire le nombre de cases de stationnement pour un immeuble multifamilial (de plus de 12 logements). Lorsqu'il y a une case d'autopartage par 15 logements, il est possible de réduire le ratio de cases de stationnement (réguliers) de 1.2 case à 1 case de stationnement pour 15 logements.</p>	- Circulation et stationnement
Avenue de Navarre	<p>Une personne fait la suggestion qu'avec l'arrivée du REM, il y ait la possibilité de modifier la réglementation sur le stationnement pour que ce soit l'ensemble des développements (résidentiel et commercial) à Saint-Lambert qui soient soumis aux mêmes standards que ceux établis au pourtour de la gare dans un rayon de 850 mètres, au bénéfice de l'autopartage.</p> <p>Précisions de la Ville : Pour le stationnement, on a retiré les exigences de stationnement dans la zone CA-1 qui correspond au centre-ville pour les commerces, mais pas pour les autres zones. Il y a eu des révisions, mais pas de réduction draconienne.</p>	- Circulation et stationnement
Rue Saint-Charles	<p>Une citoyenne se questionne à savoir ce qui a été prévu pour faciliter les déplacements dans la ville, étant donné notamment la</p>	- Circulation et stationnement

	<p>volonté de réduire les cases de stationnement, la pression sur les stationnements sur les rues voisines de la gare, et la présence de personnes âgées pour lesquelles la marche n'est pas toujours une option.</p> <p>Réponse de la Ville : À terme, la Ville souhaiterait mettre en place un service de navettes au sein de la ville en collaboration avec le RTL, un peu selon le modèle du projet pilote du circuit 201.</p>	
Rue Dulwich	<p>Un citoyen mentionne que si on veut développer des bureaux, de l'institutionnel et du commercial, plusieurs personnes vont venir de l'extérieur de Saint-Lambert et donc on aura besoin d'espaces de stationnement.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Circulation et stationnement
Avenue de Navarre	<p>Un citoyen aimerait connaître les règles qui prévalent avant la refonte pour les stationnements demandés par les commerces.</p> <p>Réponse de la Ville : Pour le centre-ville, c'est pas chacun des bâtiments qui a ses propres cases de stationnement. On fonctionnait avec un système de droits acquis. Si le nouvel usage se trouvait dans la même classe d'usage que le précédent, on reconnaissait une sorte de droit acquis. Donc le restaurant qui était là pouvait être remplacé par un autre restaurant. Si un restaurant voulait aller s'établir dans un local précédemment occupé dans un bureau, il ne pouvait pas. Il y avait donc un bassin de stationnement en fonction des usages, mais avec le nouveau règlement, les usages peuvent changer sans tenir compte du lot de stationnements qui étaient attribués au centre-ville. La compensation monétaire des stationnements pouvaient être une avenue, mais à la discrétion du conseil. Une requête pouvait être adressée en ce sens là, mais n'était pas automatiquement autorisée.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Circulation et stationnement
Rue du Dauphiné	<p>Un citoyen propose de limiter à 60 logements à l'hectare pour le développement prévu le long du chemin de fer. Il craint par ailleurs l'enclavement des résidents autour de ce secteur (pas de pont ni de traverse possible) et la nécessité de prendre sa voiture pour la population vieillissante.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Circulation et stationnement - Densification, densité et qualité architecturale

Rue Filion	<p>Un citoyen constate qu'il y a beaucoup d'achalandage dans le secteur RD-26 et il se dit inquiet du stationnement, de la sécurité, de la vitesse et de la circulation des autobus scolaires. Il se demande pourquoi vouloir densifier cette zone. Il propose de conserver le tout à 3 étages.</p> <p>Réponse de la Ville : La modification a été faite pour autoriser de plein droit le bâtiment de 5 étages qu'on retrouve déjà dans la zone. La modification n'a pas été faite dans une perspective de redéveloppement, mais dans une perspective de conformité.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Circulation et stationnement - Densification, densité et qualité architecturale
Rue Venne	<p>La citoyenne est inquiète concernant la réduction des espaces de stationnement au centre-ville, puisque ceux-ci se font rares.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Circulation et stationnement
Rue Terroux	<p>Un citoyen se demande si les commerçants du centre-ville ont été consultés concernant la réduction des stationnements et la vitalité du centre-ville de Saint-Lambert.</p> <p>Réponse de la Ville : Oui, on a également depuis le 16 mai des rencontres avec les commerçants.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Circulation et stationnement
Rue Upper Edison	<p>Une citoyenne suggère d'améliorer la signalisation dans le secteur du PPU Sir-Wilfrid-Laurier afin de faciliter les passages piétonniers. Elle suggère des passages piétonniers plus efficaces, comme c'est le cas à Vancouver. La citoyenne se demande également quelle est la définition de la Ville pour les commerces de proximité.</p> <p>Réponse de la Ville : Il s'agit de commerces comme les pharmacies, les épiceries, etc.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Circulation et stationnement
Rue Upper Edison	<p>Un citoyen se demande si les réflexions pour le plan d'urbanisme ont pris en compte l'arrivée de la voiture autonome.</p> <p>Réponse de la Ville : Ce n'est pas une planification pour les 40 prochaines années. L'exercice actuel est quinquennal, donc nous allons refaire cet exercice dans 5 ans normalement pour toujours prendre en considération les changements de comportements dans la société.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Circulation et stationnement - Vision et orientations d'aménagement

<p>Chemin Tiffin</p>	<p>Un citoyen se pose des questions sur la proximité des futurs projets immobiliers dans Saint-Charles et la compatibilité avec le bruit provoqué par les trains sur le chemin de fer. Le citoyen se pose également des questions sur la viabilité financière d'une passerelle au-dessus de la voie ferrée. Finalement, le citoyen se questionne sur le bruit que provoqueraient les camions de matériaux qui circuleraient dans les quartiers afin d'aller sur les chantiers dans le secteur Saint-Charles. Il suggère une meilleure connexion routière entre l'autoroute et le secteur Saint-Charles.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Circulation et stationnement - Densification, densité et qualité architecturale - Coût des infrastructures, analyse coût bénéfice
----------------------	---	---

Préoccupations particulières

Plusieurs citoyennes et citoyens avaient des commentaires concernant certaines préoccupations particulières. Parmi ces préoccupations, on peut noter la question du plan d'urbanisme et de la conformité avec les autres documents de planification à l'échelle régionale, la réglementation sur l'agrandissement des propriétés et l'accès à l'information pour les citoyennes et citoyens.

Lieu de résidence de la citoyenne ou du citoyen	Résumé du propos	Sujet(s)
Rue du Prince-Arthur	<p>Une citoyenne se questionne sur le zonage mixte sur Saint-Denis, entre les rues Elm et Prince-Arthur ainsi que sur l'arrivée de commerces ; de petits commerces de proximité pourraient à son avis être considérés.</p> <p>Réponse de la Ville : Ce secteur est en zone CA-1 et ce qui est proposé est un zonage familial. Les résidences qui sont là le seront de plein droit et n'auront pas de contraintes pour les travaux. Il y a une ouverture à d'autres types d'usage que les usages qui sont là présentement. Si quelqu'un vendait, ça pourrait devenir commercial. Sur St-Denis, qui est la zone MI-6, les enjeux restent les mêmes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Préoccupation particulière : zonage sur Saint-Denis, entre Elm et Prince-Arthur
Ville de Brossard	<p>Un citoyen demande quelles seraient les conséquences pour la Ville de reporter le dépôt de son nouveau Plan d'urbanisme.</p> <p>Réponse de la Ville : En principe, toutes les villes au Québec doivent adopter un plan d'urbanisme qui est conforme au schéma. On est au bout des délais, mais tôt ou tard, le ministère pourrait intervenir. Ce n'est pas souhaité et c'est assez rare, puisque les villes adoptent un plan. Certains programmes gouvernementaux sont d'ailleurs conditionnels à certaines exigences de la Loi.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Préoccupation particulière : conséquences de reporter l'adoption du plan d'urbanisme
Rue Terroux	<p>Un citoyen aimerait savoir si une Ville peut décider de se soustraire à la réglementation de l'agglomération.</p> <p>Réponse de la Ville : Sur la question de l'agglomération en termes</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Préoccupation particulière : retrait du schéma d'agglomération, équité fiscale entre secteurs de taxation foncière

	<p>d'aménagement, il n'y a aucune ville au Québec qui soit indépendante d'une instance supra-régionale qui détermine des conditions en matière d'aménagement. Que ce soit une ville unique, il y a souvent une MRC qui définit un cadre d'aménagement qui lui est conforme aux orientations gouvernementales.</p> <p>Il se demande également s'il y a une autre façon mis à part les étages pour aller chercher de nouveaux revenus? Il mentionne à titre indicatif qu'à Saint-Lambert, certains secteurs ont une évaluation collée sur la valeur marchande et que d'autres secteurs sont sous-évalués et ne paient pas leur juste part.</p>	
Rue Upper Edison	<p>Une citoyenne demande si la Ville a consulté les études acoustiques de l'éventuel projet de Pur Immobilia dans la zone RD-29. La citoyenne se demande aussi si la Ville compte réaliser une étude. Elle aimerait qu'une étude indépendante soit effectuée sur la question.</p> <p>Réponse de la Ville : Dans le règlement, nous avons intégré des permis et certificats pour les études acoustiques. La Ville est sensible à la question.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Préoccupation particulière : étude acoustique pour la zone RD-29
Rue Walnut	<p>Un citoyen se questionne sur son projet d'agrandissement et la compatibilité avec la nouvelle réglementation.</p> <p>Réponse de la Ville : Lorsqu'il y a dépôt d'un nouveau règlement d'urbanisme, un effet de gel est appliqué. L'ancien règlement et le nouveau cohabitent et le gel permet d'éviter les risques qu'un projet soit accepté ou refusé selon l'un ou l'autre des règlements. Dans votre cas, le projet a été déposé après le projet de règlement.</p> <p>Le citoyen se demande s'il existe une marge de discrétion ou une souplesse.</p> <p>Réponse de la Ville : Il n'existe pas de marge de discrétion, c'est la Loi qui dicte. Cependant, nous avons compris votre demande de souplesse sur l'application du règlement. La voie d'une dérogation mineure pourrait être étudiée.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Préoccupation particulière : réglementation sur l'agrandissement des propriétés, effet de gel

<p>Ville de Saint-Lambert</p>	<p>Un citoyen se questionne sur son projet d'agrandissement et la compatibilité avec la nouvelle réglementation. Le citoyen aimerait savoir pourquoi cette mesure a été mise de l'avant.</p> <p>Réponse de la Ville : Votre projet a été déposé en amont de l'adoption du projet de règlement, donc la nouvelle disposition ne s'appliquera pas à vous. Concernant le pourquoi, les membres du CCU et du Conseil ont vu par le passé des projets qui étaient majeurs et qui avaient un impact sur les taux de verdissement et le cadre bâti existant. Cette disposition est présente pour préserver le bâti existant.</p> <p>Le citoyen recommande de procéder à des analyses au cas par cas pour les projets des citoyens et des citoyennes de la ville.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Préoccupation particulière : réglementation sur l'agrandissement des propriétés
<p>Ville de Saint-Lambert</p>	<p>Le citoyen se questionne sur le règlement concernant un agrandissement et la présence d'un arbre mature à proximité. Le citoyen proposerait d'ajuster la mesure pour inclure les arbres de 15 centimètres et plus. Le citoyen souhaiterait également que la Ville mette en place davantage d'incitatifs et de mesures pour promouvoir l'autopartage à Saint-Lambert, notamment en obligeant l'ajout de places de stationnement d'autopartage dans les nouveaux immeubles et en réduisant les stationnements réguliers.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Préoccupation particulière : réglementation sur les agrandissements et l'abattage d'arbres - Circulation et stationnement - Vision et orientations d'aménagement
<p>Rue Green</p>	<p>Un citoyen se demande si la réglementation l'empêchera de joindre le logement au 2^e étage de sa résidence avec le reste de la maison.</p> <p>Réponse de la Ville : Cela dépend du type de résidence où vous habitez et s'il s'agit d'un duplex ou d'une maison unifamiliale.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Préoccupation particulière : agrandissement d'une résidence
<p>Avenue Saint-Denis</p>	<p>Une citoyenne considère qu'il manque d'informations sur les changements à venir à Saint-Lambert et aimerait de nouvelles consultations publiques.</p> <p>Réponse de la Ville : C'est un processus qui est en cours depuis plusieurs années et des consultations publiques ont eu lieu en 2021. En ligne, vous trouverez toute la documentation concernant les changements prévus et la vision dont s'est dotée la Ville.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Préoccupation particulière : accès à l'information et participation des citoyennes et citoyens

Mémoires déposés

Vision et orientations d'aménagement

Concernant la vision et les orientations d'aménagement, les citoyennes et citoyens de Saint-Lambert mentionnent plusieurs points. La densification envisagée par la Ville ne fait pas consensus au sein de la population, mais plusieurs aimeraient que la Ville ne densifie pas trop les espaces à développer. Beaucoup de citoyennes et de citoyens ont mentionné leur désir de vouloir une Ville plus proactive au niveau de la protection des arbres, de la canopée urbaine et des parcs. Les citoyennes et citoyens témoignent également de leur intérêt à conserver un centre-ville attractif et dynamique, notamment avec ses commerces. La question architecturale, le transport actif, le respect du patrimoine bâti, de même que l'abordabilité des logements sont également des points soulevés.

Numéro du mémoire	Résumé du mémoire	Sujet(s)
1: Catherine Duprey	<ul style="list-style-type: none">- L'ouverture de la Ville pour les maisons intergénérationnelles est une bonne chose.- Ne pas densifier au-delà des minimums requis et allouer le nombre maximal d'étages des nouvelles constructions en fonction des immeubles déjà présents dans le secteur.- Procéder à des analyses coûts bénéfiques pour les futurs projets.- Conserver la vue sur Montréal pour les résidents de Saint-Lambert et faire attention à la densification sur Riverside.- Concernant les consultations, une séance en ligne avec une section question aurait été bien. Il aurait été judicieux de consulter les citoyens par district et en fonction des enjeux qui les concernent.- Concernant la réglementation, permettre une souplesse pour les règlements en lien avec l'agrandissement d'une propriété et adapter les règles en fonction des caractéristiques des gens qui habitent la propriété (nombre d'occupants, présence d'enfants ou de personnes âgées).	<ul style="list-style-type: none">- Vision et orientations d'aménagement- Densification, densité et qualité architecturale- Coût des infrastructures, analyse coût bénéfice
2: Marie Andrée D'amours	<ul style="list-style-type: none">- Très bonne initiative de la Ville de vouloir protéger les arbres sur les terrains privés en empêchant la construction à proximité de ceux-ci.	<ul style="list-style-type: none">- Vision et orientations d'aménagement- Préoccupation particulière: verdissement, minéralisation et

	<ul style="list-style-type: none"> - La Ville devrait également encadrer la minéralisation des cours arrières qui empêchent les arbres de pouvoir se créer des systèmes racinaires. - Limiter les agrandissements des propriétés et tenir compte du point de vue des voisins avant d'autoriser les travaux. 	agrandissement des résidences
23. Handa	<ul style="list-style-type: none"> - À Saint-Lambert au cours des dix dernières années, les logements sont devenus inabordable. Besoin de logements abordables. - Besoin d'un plan d'urbanisme qui exige qu'une portion de développement doit être les logements abordables. Réseau éco citoyen de Saint Lambert, dans son mémoire de Vision 2035 avait proposé 20 % des nouveaux logements. Cette idée n'est pas si révolutionnaire. - Plusieurs villes au Canada et aux États-Unis ont déjà mis cette exigence dans leurs plans. 	<ul style="list-style-type: none"> - Vision et orientations d'aménagement - Préoccupation particulière: logement social et abordable
27. Anne-Marie Delmas	<ul style="list-style-type: none"> - Sur la rue Prince-Arthur et sur St-Denis au sud de Prince-Arthur, il y a plusieurs habitations de type maison individuelle, maisons jumelées et petits immeubles de copropriétés. Une citoyenne de ce secteur souhaite voir la même vocation que celle proposée pour la rue St-Denis, soit commerciale restreinte, afin de préserver la quiétude et la cohabitation actuelle entre les résidences et les commerces. 	<ul style="list-style-type: none"> - Vision et orientations d'aménagement
30. Luc Tittley, 471 Birch	<ul style="list-style-type: none"> - L'exercice est bien réalisé dans un contexte de pressions multiples, tant internes qu'externes. La vision de densification du territoire n'est pas assez assumée dans le PU. Ce discours devrait être "plus séduisant que contraignant". La vision devrait impliquer plus la Ville dans un rôle proactif et non de "police de l'aménagement". - Le PU devrait impliquer l'action municipale plus largement : travaux publics, pôles de services municipaux, développement économique, animation de l'espace public. - Nuancer le lien entre densification et revenus fonciers. - Faire un portrait d'ensemble des infrastructures avant d'adopter une vision de densification, étude détaillée qui dicterait les possibilités de chaque secteur. - Concevoir le système de rues de façon plus détaillée et plus holistique : hiérarchie des voies, étude de capacité, 	<ul style="list-style-type: none"> - Vision et orientations d'aménagement - Densification, densité et qualité architecturale - Coût des infrastructures, analyse coût bénéfice - Préoccupation particulière : canopée, végétalisation

	<p>stationnement, multimodalité, entretien des rues, "rappel des rues dans l'expérience urbaine". En faire un objectif distinct dans le PU. Porter une attention particulière aux liens entre le secteur Saint-Charles (à densifier) et le reste de la Ville.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mieux entretenir les arbres sur le domaine public pour donner l'exemple en termes de préservation de la canopée. - Faire la "lecture économique du milieu" pour soutenir le discours de la ville des courtes distances : commerces et services de proximité, engagement de la Ville à maintenir ses services municipaux au "village", offre distinctive et variée au "village", renforcement des services de santé, protection des ateliers d'artisan. 	
34. Marie Jutras et Michel Dallaire	<ul style="list-style-type: none"> - Ajouter, à l'orientation 4, un objectif supplémentaire : "protéger la qualité de vie des citoyens vivant à proximité des parcs en limitant les nuisances". Pour l'auteur du commentaire, il y a un lien avec l'objectif 4.7. Mesure d'application suggérée : Fermer les parcs à 22 h en semaine. 	<ul style="list-style-type: none"> - Vision et orientations d'aménagement
35. Herman Champagne	<ul style="list-style-type: none"> - Les secteurs St-Charles et centre-ville devraient être pris ensemble et non dans 2 PPU séparés, afin d'intégrer plusieurs sites à mettre en valeur : stationnement AMT, stationnement Ville sur Notre-Dame, site de l'hôtel de ville, parc face à Taylor, Temple maçonnique, stationnement Caisse populaire, terrains Adanac sur St-Charles. - Éviter d'avoir des objectifs tous azimuts et qui sont contradictoires, prioriser les actions en ayant comme objectif premier la viabilité financière et l'indépendance de St-Lambert. Densifier le bâti pour ce faire, mais avec des hauteurs entre 2 et 6 étages seulement. - Prévoir des espaces verts à même les ensembles denses, créer un milieu de vie attrayant. - S'assurer que les développements puissent se réaliser, éviter de répéter la mésaventure du Temple maçonnique. - S'assurer du respect d'une signature architecturale à mettre en place : inspiration Queen Anne, Boom Town, King Cottage. - Les secteurs centre-ville et St-Charles se cannibalisent par leur fonction commerciale et le centre-ville devrait être réservé aux événements et aux commerces, alors que St-Charles devrait demeurer résidentiel. 	<ul style="list-style-type: none"> - Vision et orientations d'aménagement - Densification, densité et qualité architecturale - Coût des infrastructures, analyse coût bénéfice

	<ul style="list-style-type: none"> - La réduction du stationnement est irréaliste, la destination centre-ville continuera de nécessiter du stationnement pour les visiteurs, il faudra alors voir au partage du stationnement de la gare et à la création de stationnements souterrains au centre-ville. 	
<p>37. Réseau écocitoyen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Les nouveaux outils contiennent plusieurs points positifs. - Quelques demandes générales : mettre en place des mesures pour la sécurité et convivialité de certains tronçons de rue (notamment Notre-Dame, Victoria) ; imposer un minimum de logements sociaux dans les nouveaux projets, évaluer les autres façons d'habiter (coopératives) ; prendre en compte les stationnements au centre-ville autres que Taylor's (Café Passion, Desjardins, BMR) ; implanter du stationnement vélo, non pas seulement l'encourager ; privilégier les aménagements mixtes, compacts, denses, intégrés au milieu ; arrimer densité et capacité des infrastructures ; favoriser les bâtiments à faible consommation, interdire les énergies fossiles et obliger les appareils zéro-émission ; poser des gestes pour la mobilité durable : espaces vélo intérieurs et extérieurs pour les nouveaux bâtiments, limiter le stationnement extérieur aux visiteurs et livreurs, obliger les bornes de recharge et les cases d'autopartage, réduire le ratio de stationnement de façon plus large qu'autour de la gare ; obliger les toits blancs ou verts, la rétention naturelle des eaux de surface, verdir le plus possible, avoir recours aux conteneurs semi-enfouis ; encourager la diversité architecturale et mettre en place des concours architecturaux pour les grands projets. - Secteur Saint-Charles : faire une gradation des hauteurs, ascendante depuis la rue ; faire une étude de circulation, prévoir une école primaire ; acquérir la parcelle du CN ; intégrer la zone RD-28 ; quels sont les types de commerces prévus ? Ne pas se limiter aux bureaux. - Secteur Centre-ville : Améliorer le transit cyclable ; lien cyclable bidirectionnel sur toute la rue St-Denis ; Où sera le nouvel hôtel de ville ? Rénovation de l'hôtel de ville existant ? Les ratios de stationnement pour les commerces sont-ils abolis pour tout le centre-ville ? - Secteur 112 : Comment la circulation sera-t-elle gérée ? Faire une étude. Quels seront les accès aux propriétés depuis/vers la 	<ul style="list-style-type: none"> - Vision et orientations d'aménagement - Densification, densité et qualité architecturale - Coût des infrastructures, analyse coût bénéfice - Préoccupation particulière: déplacements cyclables et piétons, réduction de l'empreinte écologique du bâti et des infrastructures, logement social et coopératif

	route 112 ?	
39. Société d'histoire	<ul style="list-style-type: none"> - La Ville devrait faire le minimum exigé par le schéma en termes de densification et utiliser les règles particulières du schéma qui protègent le patrimoine et permettent d'exempter certains secteurs et projets : protection du "village", exception du seuil de densité pour les lots intercalaires de moins de 1000 m2 et pour les sites patrimoniaux reconnus au schéma. - Assurer l'harmonie architecturale à même un secteur. - Préserver les divers témoins de l'histoire : église anglicane, maison Morris/Sainte-Marie, groupement des avenues Notre-Dame et Victoria, maisons sur Lorme et Riverside datant de 1875, 1880, etc. Préserver les bungalows, ils présentent un intérêt patrimonial et arboricole. On voit déjà des interventions de démolition-reconstruction qui font disparaître cette typologie et réduisent la canopée. Préserver le locatif existant, aussi pour la diversité sociale. - Éviter les hausses de CES qui font une densification massive et laissant peu de place au verdissement, éviter les grandes hauteurs qui nuisent en termes d'ensoleillement et de couloirs éoliens. Ne pas autoriser 3 étages dans les quartiers de bungalows. - Grande inquiétude de voir la permission de 12 étages au centre-ville, où il y a plusieurs éléments patrimoniaux, et 8 étages sur Riverside. Le "up-zoning" va forcer les résidents actuels à vendre en faisant augmenter l'évaluation foncière. 	<ul style="list-style-type: none"> - Vision et orientations d'aménagement - Densification, densité et qualité architecturale. - Préoccupation particulière: patrimoine bâti, diversité sociale

Densification, densité et qualité architecturale

Sur le thème de la densification, densité et qualité architecturale, plusieurs citoyennes et citoyens considèrent que la densification envisagée dans certaines zones est trop élevée. Les secteurs les plus mentionnés sont les zones RD-30 et CB-5 ainsi que le secteur Saint-Charles. La question de la hauteur des bâtiments et de la perte de d'ensoleillement ou de points de vue revient beaucoup dans les mémoires présentés. Certaines citoyennes et certains citoyens se montrent tout de même en faveur d'une densification plus forte à Saint-Lambert.

Numéro du mémoire	Résumé du mémoire	Sujet(s)
4. Eric Bergeron (boutique 424) & Valerie K (la Bouticaille)	<ul style="list-style-type: none"> - Soutien au projet de PUR immobiliera (zone Dare et Coupal) qui apportera de l'achalandage de nouveaux clients au centre-ville et permettra de répondre à la crise du logement. 	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale
7. Karl Villeneuve	<ul style="list-style-type: none"> - Trouver une solution aux problèmes de circulation liés au chemin de fer qui traverse la rue St-Georges. La densification de Saint-Charles va causer un refoulement des voitures dans le secteur. - S'inspirer de Chambly pour imposer une contribution financière lors de l'émission de permis de construction pour des projets d'envergure. 	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale - Circulation et stationnement
8. Isabelle Le Corre, Christian Bedard	<ul style="list-style-type: none"> - Limitation à 4 étages pour les constructions futures de la zone CB-5, zone dans laquelle se trouve le garage Boutin. 	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale - Préoccupation particulière : zone CB-5
11. Geneviève Brunet	<ul style="list-style-type: none"> - Limiter tout redéveloppement en bordure de Riverside (zone RD-30) à un maximum de 6 étages. 	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale - Préoccupation particulière : zone RD-30
16. Hélène DuBerger et Luc Blouin	<ul style="list-style-type: none"> - Concernant la zone CB-5: Un taux d'implantation de 80% est trop élevé, considérant les marges de construction souhaitées pour conserver une ambiance de rue en harmonie avec le secteur et la nécessité du verdissement des sites à développer; 	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale - Circulation et stationnement - Préoccupation particulière : zone CB-5

	<ul style="list-style-type: none"> - Intégrer des reculs (au 4e étage par exemple) pour atténuer l'effet de hauteur des immeubles projetés (depuis la rue, pour le piéton); - Prévoir des études d'ensoleillement pour éviter les impacts négatifs sur le voisinage immédiat et bien encadrer la volumétrie des futurs développements; - Les marges avant (espace entre une construction et la limite de propriété) devraient permettre de créer des espaces végétalisés, intégrer des cours avant inspirées du secteur résidentiel adjacent et surtout la plantation d'arbres à grand déploiement; - Le verdissement du site apparaît aujourd'hui comme un thème civique incontournable pour réduire l'effet d'îlot de chaleur et mieux gérer les eaux de pluie. En ce sens, une densification d'un site devrait permettre de bonifier son verdissement avec, par exemple, des toitures végétalisées, des jardins de rue. Le pourcentage d'occupation du sol proposé ne permettra pas des aménagements de qualité au périmètre des futures constructions; - Les espaces de stationnement, dans un projet de redéveloppement d'une certaine ampleur, devraient être localisés en sous-sol pour libérer les espaces au sol et les utiliser comme espace vert; - Demander des études de circulation pour minimiser les impacts sur le secteur; - Prôner une architecture de qualité, s'intégrant à son contexte et s'inspirant de la richesse du cadre bâti de St-Lambert tout en évitant d'être un copie d'une époque révolue (en bref, une architecture contemporaine); - Privilégier les accès sur rue des unités du rez-de-chaussée pour encadrer et bonifier l'ambiance de la rue (en bref, pas une conciergerie avec une seule porte principale mais de multiples accès aux unités du rez-de-chaussée); - Assurer une diversité des typologies d'habitation en intégrant des unités de type familial (par exemple, un minimum de 25% d'unités de 3cc). 	
<p>19. Christian Desjardins</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Demande à ce que le nombre maximal d'étages pour la zone RD-22 soit de 3, considérant le secteur avoisinant. 	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale - Préoccupation particulière : zone RD-22

<p>21. Serge Gracovetsky</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Il ne faut pas écrire que les densités sont des minimums. Il faut écrire que les densités sont des maximums - Il ne faut rien finaliser tant que l'étude de la circulation n'est pas terminée y compris les dépenses de ces infrastructures. - Demander au ministère d'accepter que la ville cesse de se surdensifier. Faire valoir que la superficie des aires de conservation recommandée par la CUM est de 20% alors que la ville en a seulement 2%. - Exiger que tout projet immobilier d'une valeur excédant 10 millions de dollars soit soumis obligatoirement à l'ouverture d'un registre suivi d'un référendum. Le tout payé par le promoteur. - Exiger une contribution importante des promoteurs pour couvrir les dépenses inévitables annexées à tout investissement immobilier telles que les écoles et autres loisirs etc." 	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale - Coût des infrastructures, analyse coût bénéfice
<p>22. Sonia Tellos</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Concernant "le lot" CB-5 (ancien garage Boutin) : Proposition de 5 étages. Secteur rue Saint-Denis : Le taux d'implantation au sol passant de 33,3% à 80% est démesuré, laissant peu de place pour le développement de la canopée .Aimerait style de ce qui s'est fait au 4-6-8-10 Saint-Denis. Avec des bâtiments moins hauts, la vue patrimoniale sur l'ancienne usine Waterman serait conservée. - RD-30 (Sonic, pro-gazon, garderie). La proposition des bâtiments d'une hauteur de 12 étages. De petits immeubles au maximum de 4 étages sont souhaitables. - Rue Notre-Dame, dans les stationnements derrière la rue Victoria, modifications permettant la construction de bâtiments de 6 étages pourrait défigurer la personnalité du centre-ville. 	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale - Préoccupation particulière: conservation du patrimoine - Préoccupation particulière : zone CB-5, zone RD-30
<p>25. Nathalie Beauchesne, Jean-Francois Lalonde, Michel Couture, Vincent Lefebvre, Patrick Caden, Eric Plomteux, Darrin Bould, Steevens St-Michel, Martine Dubé,</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Depuis l'adoption des projets de plan et de règlements d'urbanisme proposant d'augmenter le nombre d'étages maximum de 4 à 5, 'il est prévu d'augmenter le taux d'implantation au sol de 33,33% à 80% (dans la zone CB-5, secteur Saint-Denis et Waterman). - Propose de limiter à 4 étages toutes futures constructions dans la Zone CB-5 tel que la réglementation actuelle le prévoit et de préserver le taux d'implantation au sol qui avait été soumis initialement à 33,33%. 	<ul style="list-style-type: none"> - Préoccupation particulière : zone CB-5

<p>Martin Dionne, Louise Poirier, Nancy Jacobsen, Nesterank</p>		
<p>26. Danièle Simard</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Une éventuelle résidente souhaiterait pouvoir acquérir une maison de ville neuve dans le secteur St-Charles tel que présenté dans le projet de Pur Immobilia mais trouve la hauteur problématique - Elle aimerait que ce projet soit mixte, avec de jeunes ménages (garderies et parcs) jeunes adultes (travail et gare) personnes plus âgées en transition et personnes de tous âges ayant des besoins particuliers . - Les espaces verts, les arbres et la prévention des îlots de chaleur sont essentiels mais ils doivent être mieux gérés à moyen et long terme afin d'éviter que les arbres soient abattus après quelques années, pour piscine, agrandissement ou autres ! 	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale
<p>28. Vincent Roy</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Un citoyen propose de garder le statu quo pour la zone RD-26 et maintenir le nombre maximal d'étages à 3. 	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale - Préoccupation particulière : zone RD-26.
<p>29. Paul Guenther</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Le "lot" CB3, actuellement zoné commercial devrait être zoné résidentiel (3 étages) afin de demeurer similaire aux bâtiments adjacents. - Recommandation de conserver un maximum de 4 étages pour le secteur MI-9. - Concernant le secteur RD-30, le 12 étages est trop élevé. - Le logement complémentaire à usage familial est une bonne proposition pour aider une densification. Il devrait inclure les maisons jumelées qui partagent un mur mitoyen. - Pour la hauteur des bâtiments, 5-6 étages demeurent la plus haute densité qui conservent une échelle humaine. - Pour l'éclairage extérieur, il devrait y avoir des limites pour la puissance de l'éclairage. - La lumière devrait être dirigée vers le bas afin d'éviter la pollution lumineuse. - Les règles de gestion de déchets devraient être appliquées aux 	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale - Préoccupation particulière : zones CB-3, MI-9, RD-30.

	<p>bâtiments commerciaux et au secteur résidentiel multifamilial qui possèdent les capacités sur leur site.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Concernant les équipements de chauffage, ventilation et climatisation, il est important de réguler le bruit en plaçant les appareils sur les toits des grands bâtiments d'habitation ou bâtiments commerciaux. - Actuellement, le règlement sur le bruit est mesuré à la limite de la propriété, mais cela n'est pas utile si le bruit a un impact sur les résidents du bâtiment. Le règlement sur le bruit doit pouvoir être mesuré à une distance minimale de l'équipement OU de la limite de la propriété (selon la plus proche). - Le règlement sur le bruit devrait également pouvoir être mesuré à n'importe quelle hauteur (le bruit mécanique sur le toit d'un bâtiment peut être entendu par les voisins éloignés, mais pas au niveau du sol à côté du bâtiment). 	
31. Savell	<ul style="list-style-type: none"> - La hauteur proposée pour la zone RD-30 est trop importante. Pourquoi aller au-delà du précédent établi de 8 étages ? Cette typologie ne s'intègre pas bien au contexte actuel et ce n'est pas le bon endroit pour densifier, car n'est pas à proximité du TC structurant. - Les résidents ajoutés à cet endroit seraient sujets à des nuisances sonores importantes provenant de la route 132 et de la voie ferrée très proches. - Le trafic et la pression sur le stationnement seront augmentées sur les rues Edison et Hickson, déjà problématiques. - Les ratios de stationnement pour vélos devraient être d'un (1) vélo par logement dans les grands projets résidentiels, et les normes de bâtiment durable devraient être exigées (LEED, faible carbone ou zéro carbone,, "PassivHaus"). 	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale - Circulation et stationnement - Préoccupation particulière : zone RD-30
33. Marie Prince	<ul style="list-style-type: none"> - La densification est incontournable au centre-ville. - Bravo pour la réduction des obligations de stationnement, notamment sur Victoria. Suggestion de mettre des cases de courte durée pour tout le secteur. - Réduire le stationnement de surface, il rend le secteur moins attractif. - Sécuriser les intersections pour les piétons : saillies végétalisées. Formaliser le lien piéton Lorne - Cazdow, poursuivre jusqu'à Argyle si il y a réaménagement de l'îlot de 	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale. - Circulation et stationnement - Préoccupation particulière: gestion et collecte des déchets, mobilité active

	<p>l'hôtel de ville.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Favoriser la mobilité cyclable, en remplaçant une partie du stationnement sur Victoria et Desaulniers par des pistes cyclables. - Favoriser des conteneurs semi-enfouis au centre-ville, la collecte de déchets le matin au CHSLD est désagréable. 	
36. J. dohan	<ul style="list-style-type: none"> - Reprendre le projet de densification en partant d'un boisé urbain et en y insérant des volumes construits en bois massif / lamellé-croisé d'un maximum de 6 étages. Se baser sur la méthode "Miyawaki". Basilaire de 3 étages, serres au 4e, tours jusqu'à 6 étages. Garage étagé de 3 niveaux sur le stationnement AMT. Intégration du 791, av. St-Charles. - Le projet fournirait de nombreux avantages écologiques (biodiversité, réduction des îlots de chaleur, du bruit, des poussières, gestion des eaux in situ, microclimat). Les serres au 4e nourrirait la population locale." 	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale.
38. Blackgrove	<ul style="list-style-type: none"> - Souhaite une hauteur maximale et un CES plus élevés pour les lots 2 391 593 et 2 391 603, afin de pouvoir y faire un projet de développement viable sans compromettre le caractère de l'avenue Victoria. Immeuble proche de la gare, idéal pour de petites unités ciblant une clientèle jeune : demande une exemption du ratio de stationnement. 	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale. - Circulation et stationnement. - Préoccupation particulière : zones CB-3, CB-7, site particulier (2 lots)
41. Justine Landreville	<ul style="list-style-type: none"> - Le processus et les délais de consultation sont tout à fait inadéquats. Il devrait y avoir référendum. - La qualité de vie de résidents potentiels dans la zone RD-30 serait nulle, elle s'oppose donc à ce que la zone soit résidentielle. Elle a accumulé 306 signatures de citoyens de Saint-Lambert dans une pétition contre ce zonage. - La circulation de transit devrait être mieux gérée, notamment dans le parc Victoria. La ville doit mettre en place des sens uniques et dos d'ânes, notamment la rue Edison qui devrait être à sens unique. - Ajouter des pistes cyclables sécurisées. Par exemple, sur Edison entre Victoria et Riverside et sur la 112. - Sécuriser les abords des écoles. Prendre en compte l'agrandissement de l'école Rabeau, doublement de l'achalandage piéton, vélo et auto. 	<ul style="list-style-type: none"> - Densification, densité et qualité architecturale. - Circulation et stationnement. - Préoccupation particulière : abord des écoles, pistes cyclables absentes ou non sécuritaires - Préoccupation particulière : zone RD-30

Coût des infrastructures, analyse coût-bénéfice

Sur le thème du coût des infrastructures et de l'analyse coût bénéfice, plusieurs résidentes et résidents mentionnent qu'ils aimeraient que la Ville procède à des analyses coût-bénéfice pour étudier la nécessité et les retombées des projets de développement. Plusieurs aimeraient également des études indépendantes concernant les effets sur les infrastructures, la circulation et les services municipaux requis en amont de futurs développements d'importance.

Numéro du mémoire	Résumé du mémoire	Sujet(s)
<p>9. Jean-Claude Champagne</p>	<ul style="list-style-type: none"> - La Ville devrait avoir une phase de planification et une analyse coût bénéfice avant la refonte des outils d'urbanisme. - Étudier la possibilité de conserver le zonage et le caractère industriel dans le secteur Saint-Charles. - Exiger une taxe supplémentaire sur les édifices vacants afin de décourager la spéculation. - Demander des études indépendantes afin de mesurer les impacts des nouveaux projets dans le secteur Saint-Charles : étude: origine-destination, étude de circulation. - Réaliser une étude d'impact sur les infrastructures (égouts) et sur les services publics (garderies, écoles, etc.) avant l'autorisation de nouveaux projets. - La Ville devrait demander une révision du schéma d'aménagement pour éviter la densification à proximité du chemin de fer sur lequel circulent des marchandises et des produits dangereux. 	<ul style="list-style-type: none"> - Coût des infrastructures, analyse coût bénéfice - Densification, densité et qualité architecturale - Vision et orientations d'aménagement - Circulation et stationnement
<p>12. Pascale Brière et Michel Massé</p>	<ul style="list-style-type: none"> - La Ville devrait avoir une phase de planification et une analyse coût bénéfice avant la refonte des outils d'urbanisme. - Réaliser une étude d'impact indépendante sur les infrastructures (égouts) et sur les services publics (garderies, services municipaux, écoles, etc.) avant l'autorisation de nouveaux projets. - Le refus d'envisager un report de l'adoption du Plan d'urbanisme et des règlements connexes va à l'encontre de l'Orientation 6 du Plan d'urbanisme qui vise à favoriser la participation citoyenne. - Ne pas aller au-dessus des exigences du SAD pour les seuils de densité résidentielle et respecter le minimum requis en matière de logements par hectare. 	<ul style="list-style-type: none"> - Coût des infrastructures, analyse coût bénéfice - Densification, densité et qualité architecturale - Vision et orientations d'aménagement - Préoccupation particulière : participation des citoyennes et citoyens.

	<ul style="list-style-type: none"> - Ne pas encourager la création d'un TOD autour de la gare, en raison du transport de marchandise le long du chemin de fer et du manque de fréquence des trains de banlieue. 	
17. Jean-Pierre Denault	<ul style="list-style-type: none"> - La Ville devrait avoir une phase de planification et une analyse coût bénéfice avant la refonte des outils d'urbanisme. 	<ul style="list-style-type: none"> - Coût des infrastructures, analyse coût bénéfice
18. Martine Denault, Hélène Giroux, Jean-Pierre Denault, Jean-Claude Champagne	<ul style="list-style-type: none"> - La Ville devrait conserver certaines friches destinés à un usage industriel léger ou pour des entreprises “jeunes pousses” plutôt que de reconverter ces friches à des fins résidentielles. - La construction dans les zones MI 10, MI 11 et RD 29 comportent des risques étant donné la proximité avec le chemin de fer. - Respecter la norme de 75 log/ hectare nette dans un rayon de 1000 mètres de la gare, fixée par le SAD et ne pas dépasser celle-ci. - Procéder à une évaluation exhaustive des conséquences sur les finances, les infrastructures, la circulation, et les services aux citoyens. 	<ul style="list-style-type: none"> - Coût des infrastructures, analyse coût bénéfice - Densification, densité et qualité architecturale - Vision et orientations d'aménagement - Préoccupation particulière : zones MI-10, MI-11 et RD-29
20. Serge Gracovetsky	<ul style="list-style-type: none"> - Le plan d'urbanisme ne contient pas d'études sur les revenus anticipés et les services et infrastructures que la Ville devra fournir, c'est préoccupant dans le cas du PPU Saint-Charles. - Proposition : tout développement immobilier de plus de 10 millions de dollars soit soumis à un registre suivi d'un référendum. - Questionnement sur la rentabilité financière des projets avec une densité relativement élevée. - Demande que les nouvelles constructions soient limitées à trois étages et que la densité maximale soit de 50 logements à l'hectare. 	<ul style="list-style-type: none"> - Coût des infrastructures, analyse coût bénéfice - Préoccupation particulière: approbation référendaire, participation des citoyennes et citoyens
46. François Laroche	<ul style="list-style-type: none"> - Davantage besoin d'études financières sur la viabilité des projets à venir et les revenus anticipés pour la Ville, notamment dans la zone St-Charles. Limiter les hauteurs à 3 et 5 étages pour ce secteur. - Limiter tout redéveloppement en bordure de Riverside à un maximum de 3 étages, à un maximum de 4 étages si ce dernier n'empiète pas sur les habitants à proximité. 	<ul style="list-style-type: none"> - Coût des infrastructures, analyse coût bénéfice - Densification, densité et qualité architecturale

Circulation et stationnement

En ce qui concerne la circulation et le stationnement, les citoyennes et citoyens ayant déposé un mémoire partagent des avis qui peuvent être opposés. Si plusieurs considèrent qu'il ne faut pas réduire le nombre de stationnements, d'autres considèrent au contraire qu'il est important d'accorder plus d'espace à l'autopartage, la réduction des stationnements réguliers et la mise en place de meilleures infrastructures pour le transport actif. Plusieurs citoyennes et citoyens sont également inquiets de l'arrivée de nouveaux projets d'envergure dans la ville et de l'impact sur la circulation dans certaines zones résidentielles.

	Résumé du mémoire	Sujet(s)
3. Martine Dubé	<ul style="list-style-type: none"> - Rendre publiques des études sur la circulation et le bruit et prendre en compte les problèmes de circulation sur la rue Saint-Georges, la rue Upper Edison et dans le haut Saint-Lambert pour les projets à venir dans Saint-Charles. - Concernant la densification, s'en tenir au minimum de 60 logements par hectare dans le secteur Saint-Charles. - Prendre en compte l'avis des citoyens de la consultation du printemps 2021. - Faire davantage d'études de coût-bénéfice sur l'impact des projets. 	<ul style="list-style-type: none"> - Circulation et stationnement - Coût des infrastructures, analyse coût bénéfice - Densification, densité et qualité architecturale
13. Jacques Poulin	<ul style="list-style-type: none"> - Réduire le nombre de voies à deux dans chaque direction sur le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier et créer une bordure verte au centre du boulevard. 	<ul style="list-style-type: none"> - Circulation et stationnement
32. Carole Ricard	<ul style="list-style-type: none"> - Commentaire sur le modèle de la ville des courtes distances : inapplicable en ce moment au Haut-Saint-Lambert et secteur Saint-Charles. Le golf crée un obstacle à la marche vers tous les services de proximité, qui sont tous à plus de 15 minutes de marche et avec une côte au retour. La navette électrique est une solution inefficace en ce moment pour pallier ce problème, dû à la faible fréquence de passage et aux lieux d'attente inadéquats. - Pistes cyclables : compléter l'intégration du réseau entre Coulée verte et réseau contigu à Longueuil. Le trottoir devrait être abaissé du côté SL sur le chemin Tiffin, à l'endroit de connexion avec le réseau cyclable de Longueuil, pour faciliter le transit à vélo. 	<ul style="list-style-type: none"> - Circulation et stationnement - Vision et orientations d'aménagement - Préoccupation particulière : mobilité active, ville des courtes distances

Préoccupations particulières

Plusieurs citoyennes et citoyens ont également soumis des mémoires qui abordent des préoccupations particulières. Ces mémoires concernent surtout des projets présentés par des groupes privés ou des requêtes de changement de zonage par des résidentes et résidents. Quelques mémoires abordent aussi le Règlement de zonage ainsi que le Règlement de construction.

	Résumé du mémoire	Sujet(s)
6. Guillaume Prévost	<ul style="list-style-type: none"> - Suggestion de changement pour la zone RC-9 : modifier la proposition pour permettre jusqu'à 48 unités de logement. 	Préoccupation particulière: nombre d'unités de logements pour une zone, zone RC-9
10. Daniel Caillé, Jacques Lacoste, Isabelle Larivière, Jeanne-Mance Roy	<ul style="list-style-type: none"> - Demande pour changer ou modifier la zone RC-5 pour une zone à usage unifamiliale jumelée (classe A). L'usage actuel étant trifamilial, les propriétaires ne peuvent pas mettre fin à la copropriété et seront affectés par les lois 16 et 141 qui portent respectivement sur les assurances et les fonds de prévoyance. 	Préoccupation particulière: demande de changement de zonage, zone RC-5
14. Daniel Provencher	<ul style="list-style-type: none"> - Un menu avec affichage électronique doit être installé sur un socle ou sur un muret. - La hauteur totale du menu avec affichage électronique est limitée à 2,2 mètres incluant le socle ou le muret. - Le panneau, comportant le message électronique, doit être pourvu d'un dispositif d'ajustement de l'intensité de l'éclairage programmable. - L'éclairage maximum d'un tel panneau est limité à 50 lux mesurés à 2 mètres dudit panneau. - Les messages clignotants, en mouvement ou de type vidéo, sont interdits. Les messages doivent demeurer fixes pour une durée minimale de 8 secondes. - Aucune animation, mouvement ou variation dans l'intensité lumineuse n'est permise dans le message ni dans la transition entre les messages. - Le message doit référer à un produit, un service ou à une promotion vendu, fourni ou offert dans le même bâtiment, sur le même terrain ou sur le même emplacement que celui où le panneau avec message électronique est installé. - Le fond sur lequel apparaît un texte doit être plus foncé que le texte 	Préoccupation particulière: affichage électronique et commercial

	lui-même.	
15. Louise Mercier	<ul style="list-style-type: none"> - Demande de changement de zonage pour un local commercial: Difficulté à louer le local #1 du 651, rue Victoria en raison du zonage qui ne permet qu'une occupation de type "vente au détail". La plupart des demandes reçues sont pour des "bureaux d'affaires". - Plusieurs facteurs désavantagent la boutique dans la recherche d'un locataire: <ul style="list-style-type: none"> - La nouvelle bâtisse récemment construite face au 651 Victoria qui offre des locaux avec vitrines, locaux qui sont tous loués, et ce, à un prix supérieur au prix demandé; - La bâtisse étant en retrait du trottoir et qui est moins visible ; - Il y a 6 marches à monter pour avoir accès; - La pandémie qui perdure et qui fait en sorte que les commerçants se font de plus en plus rares. 	Préoccupation particulière: demande de changement de zonage, 651 avenue Victoria
5. Denise Halmich	<p>Demande concernant la période d'abandon d'un usage dérogatoire (11.5 Fin des droits acquis d'un usage dérogatoire) dans la zone CB-1 qui est passée de 185 jours à 12 mois. Note que l'activité des commerces de cette zone se poursuivant tard en soirée, la qualité de vie des résidents est impactée, notamment avec le bruit des café-terrasses.</p> <p>Demande concernant le passage indiquant "cette autorisation est reconduite annuellement à moins d'avis contraire" (6.2.5 café-terrasse sur le domaine public). La citoyenne se demande si cela signifie que l'autorisation est renouvelée automatiquement et ce qui pourrait mener à un avis contraire. La citoyenne note que l'usage du domaine public est un privilège et non un droit.</p>	Préoccupation particulière: Construction et usages dérogatoires
24. Sébastien Fortin et Mylene DeTillieux	<ul style="list-style-type: none"> - En novembre dernier, des citoyens ont reçu la grille de zonage avec laquelle ils ont fait leurs plans d'agrandissement . Ils n'ont pas été mis au courant que des changements qui affecteraient leur projet et ils ont mis beaucoup d'argent et de temps pour monter ce projet. - Leur maison a une superficie de 650 pieds carrés et le terrain a 	<ul style="list-style-type: none"> - Préoccupation particulière: demande d'agrandissement de résidence - Préoccupation particulière : zone RA-4

	<p>une superficie de 5850 pieds carrés. Lorsque le couple l'acheta, en 2007, ils savaient qu'ils allaient l'agrandir et se sont informés à plusieurs reprises pour connaître leurs droits. Il y a quelques semaines, ils ont soumis leur version finale du plan.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La nouvelle réglementation de zonage (Zone : RA-4 NOTE: 3 – Un bâtiment unifamilial ne peut être agrandi de plus du double de sa superficie de plancher existante incluant les superficies de garage existantes et projetées.) Cette réglementation est la même pour cette maison, qui a une superficie de 650 pieds carrés que pour celle d'une maison de 1200 pieds carrés. - Il semble que le projet de loi actuel est trop restrictif, ne s'applique convenablement que pour les demeures ayant une grande superficie et ne tient pas compte de la grandeur du terrain disponible. Ce couple demande d'annuler ce projet de loi, quitte à par la suite l'adapter pour ne pas créer d'iniquité. 	
40. Cathie Lucas, 655 Victoria Ave.	<ul style="list-style-type: none"> - 655 Victoria : le zonage ne correspond pas à la typo morphologie / au mode d'implantation du bâtiment. Souhaite que le zonage reflète les nombreuses demandes qu'elle a eues, qu'il soit changé de boutique ou de salle de montre à bureau. Impossible de le louer comme boutique. 	<ul style="list-style-type: none"> - Préoccupation particulière: changement de zonage pour commerces et bureaux, zone correspondant au 655 avenue Victoria
42. Blackgrove	<ul style="list-style-type: none"> - Blackgrove souhaite faire l'acquisition des lots situés sur le quadrilatère bordant les avenues Fort, St-Denis et la rue Waterman pour réaliser un projet de logements locatifs et/ou condominiums. L'ensemble d'habitation comprendrait plus ou moins 55 logements avec une diversité de typologie 	<ul style="list-style-type: none"> - Préoccupation particulière: Développement des lots situés sur le quadrilatère bordant les avenues Fort, St-Denis et la rue Waterman.
43. PUR Immobilia	<ul style="list-style-type: none"> - Proposition de projet résidentiel pour une clientèle de personnes âgées (de 65 ans et plus) localisé sur les lots situés entre le chemin de fer du Canadien National et l'avenue Saint-Denis du nord au sud, et entre la rue Elm et la rue du Prince Arthur d'est en ouest 	<ul style="list-style-type: none"> - Préoccupation particulière: Développement des lots situés entre le chemin de fer du Canadien National et l'avenue Saint-Denis du nord au sud, et entre la rue Elm et la rue du Prince Arthur d'est en ouest;
44. PUR Immobilia	<ul style="list-style-type: none"> - Ajouter la classe E à la liste des classes des usages Habitation autorisées dans la zone MI-11. - Diminuer la superficie minimum de terrain par logement pour la zone RD-29 à 56 mètres carrés par logement. - Autoriser dans la zone MI-11 une hauteur en étages minimum de 2 sans toutefois excéder 6 étages et ne pas établir de maximum de 	<ul style="list-style-type: none"> - Préoccupation particulière: Développement des lots Dare et Coupal

	<p>hauteur en mètres comme cela est le cas pour la zone RD-29.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accroître le ratio de stationnement maximum autorisé dans la zone MI-11 à 1,2 case/logement. - Établir le COS maximum de la zone RD-29 à 1.75 ; Intégrer à la grille de la zone RD-29 une note précisant que nonobstant un COS maximum de la grille, un COS maximum de 1.2 est applicable à moins de 40 mètres de la zone RC-1. - Intégrer au projet de règlement de zonage un nouvel article relatif à la transition des hauteurs visant les bâtiments implantés à moins de 40 m de la zone RC-1 (ajouter à la grille de la zone RD-29 une référence à l'article sur la transition des hauteurs) et à 40 m des zones RA-6, RB-1 et MI-13 (ajouter à la grille de la zone MI-11 une référence à l'article sur la transition des hauteurs). Formuler l'article sur la transition des hauteurs de la manière suivante : Les corps de bâtiments excédant 3 étages (zone RD-29) ou 2 étages (zone MI-11) doivent être implantés en recul de deux fois leur hauteur par rapport au volume principal. Ajouter un schéma à l'article pour plus de clarté. - Formuler au PIIA du secteur Saint-Charles un critère visant à obliger la construction de bâtiments résidentiels Single loaded implantés à moins de 30 m d'une emprise ferroviaire. - Inclure les chalets urbains dans les constructions autorisées à l'article 4.4.4 du projet de règlement de zonage et définir chalet urbain à la terminologie du règlement. - Ajouter les chalets urbains aux constructions exclues du nombre d'étages et de la hauteur des bâtiments prévue à l'article 4.1.2. Retirer les mots PARC LINÉAIRE du plan 4.2, mais conserver le sentier piéton dominant à cet endroit. Retirer toute référence à une ALLÉE DE CIRCULATION (WOONERF) et à un sentier piéton dominant au centre du site de Dare. Illustrer les bandes vertes écologiques. des sites Dare et Coupal par un polygone rectiligne plutôt que par une zone de forme organique et diffuse. 	
<p>45. Michael McLean</p>	<p>Règlement de zonage (Disposition relative aux bâtiments principaux)</p> <p>4.3.2: Matériaux de revêtement extérieur prohibés</p> <p>1. Les briques de format Jumbo, Max, Premium plus ou tout format s'apparentant à ces formats;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Laisser libre choix du format de la brique au concepteur adapter au type et caractère du bâtiment. <p>2. Les briques d'une épaisseur de moins de 75 millimètres;</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Préoccupation particulière: Règlement de zonage, règlement de construction

	<ul style="list-style-type: none"> - sauf le cas où il est démontré que la pose de la brique d'épaisseur conventionnelle n'est pas applicable pour préserver le caractère et l'harmonie du cadre architectural. <p>3. Tout revêtement imitant ou tendant à imiter un matériau naturel;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Limitation très large et qui restreint les possibilités d'innovation et de construction durable. <p>4. Les panneaux d'acier ou d'aluminium non anodisé, non prépeint ou non précuit à l'usine;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Règle qui restreint les possibilités d'innovation et de construction durable. <p>5. Bloc de béton uni</p> <ul style="list-style-type: none"> - Permette l'utilisation de blocs de béton uni ou non pour les détails de maçonnerie, tel que pour les seuil, moulures et linteaux de fenêtres ainsi que les accents de bandes horizontales traditionnels communément utilisés. <p>6. La tôle de toute sorte et l'amiante:</p> <ul style="list-style-type: none"> - À Retirer car la tôle est utilisée couramment pour couvrir des éléments de façades tel que les colonnes et fascias. <p>4.3.3: Nombre de matériaux et de couleurs:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le nombre de matériaux et de couleurs n'est pas limité lorsqu'il est souhaitable de préserver le caractère original d'un bâtiment. <p>4.3.4: Proportion des matériaux:</p> <p>Pour tout bâtiment principal de 3 étages et moins dans une zone résidentielle et pour tout bâtiment résidentiel et mixte dans une autre zone :</p> <ul style="list-style-type: none"> - À moins d'être autorisés dans le cadre d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale, pour... La maçonnerie original peut être conserver et modifier pour un agrandissement lorsqu'il est souhaitable de préserver le caractère d'un bâtiment sans contrainte de proportion et ce pour l'ensemble des façades. <p>Le parement de chacune des façades doit être constitué minimalement de 60 % de pierre naturelle ou de brique d'argile; le reste peut être de stuc, de stuc avec agrégat exposé, de bois;</p> <ul style="list-style-type: none"> - doit être autorisés dans le cadre d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale et de respecter la liste des matériaux prohibés. <p>Lors de l'agrandissement d'un bâtiment jouissant d'un droit acquis quant au taux de revêtement de pierre naturelle ou de brique d'argile, la proportion de</p>	
--	--	--

ces revêtements sur la façade agrandie, peut demeurer la même qu'avant les travaux lorsque la partie agrandie est recouverte de matériau de même apparence que la portion d'origine

- Lorsqu'il y a un droit acquis la surface de maçonnerie original sur toutes façades peut rester la même s'il y a un agrandissement de celles-ci.

Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, dans le cas d'une rénovation, les revêtements autres que la pierre naturelle et la brique peuvent être remplacés par du bois, du stuc

- Ne pas prescrire les matériaux permis et s'en tenir au matériaux interdit. Remplacer par crépi de ciment et crépi acrylique

Pour tout bâtiment principal de 4 étages et plus dans une zone résidentielle et pour tout bâtiment résidentiel et mixte dans une autre zone :

Le parement de chacune des façades doit être constitué minimalement de 60 % de pierre naturelle ou de brique d'argile; le reste peut être de verre, de bois, de revêtement métallique architectural de 3 millimètres ou de fibrociment d'une épaisseur minimale de 6 millimètres;

- Ne pas prescrire les matériaux permis et se tenir à ceux interdits.
- N.B. Enlever toutes les épaisseurs. Ce sont des normes qui ne sont pas régies par les villes.

Lors de l'agrandissement d'un bâtiment jouissant d'un droit acquis quant au taux de revêtement de pierre naturelle ou de brique d'argile, la proportion de ces revêtements sur la façade agrandie, peut demeurer la même qu'avant les travaux lorsque la partie agrandie est recouverte de matériaux de même apparence que la portion d'origine;

- Lorsqu'il y a un droit acquis la surface de maçonnerie original sur toutes façades peut rester la même s'il y a un agrandissement de celles-ci.

Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, dans le cas d'une rénovation, les revêtements autres que la pierre naturelle et la brique peuvent être remplacés par du bois, un revêtement métallique architectural de 3 millimètres ou du fibrociment d'une épaisseur minimale de 6 millimètres.

- Ne pas prescrire les matériaux permis et ce tenir a ceux interdit.
- N.B. Enlever toutes les épaisseurs. C'est des normes qui ne sont pas régis par les villes.

	<p>3. Pour tout bâtiment non résidentiel dans une zone autre que résidentielle :</p> <p>Le revêtement de chacune des façades doit être constitué minimalement de 60 % de pierre naturelle, de brique ou de bloc de béton architectural; le reste peut être de verre, de bois, de revêtement métallique architectural de 3 millimètres ou de fibrociment d'une épaisseur minimale de 6 millimètres;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les normes d'épaisseur des matériaux ne sont pas régies par les villes. Voir CSA CNRC, etc. <p>4.3.5 Calcul des proportions de matériaux</p> <p>Pour les fins de calcul des proportions de matériaux et du nombre de matériaux, le béton ou la pierre des fondations, le métal et le verre des portes et des fenêtres, les éléments décoratifs extérieurs, tels les cadres, moulures, marquises, fascias et soffites, la maçonnerie des cheminées, le revêtement d'une toiture mansardée ainsi que les revêtements de toit ne sont pas considérés comme des matériaux de parements.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Enlever "la maçonnerie des cheminées" <p>1.4.1, 3, b) – limiter les marges d'erreur que peuvent utiliser les arpenteurs à 1 pouce ET /OU prévoir une marge d'erreur de débordement de quelques cm dans les marges afin de permettre aux citoyens d'utiliser tout le périmètre de construction</p> <p>4.1.2 – permettre l'ajout d'isolation en « sandwich » impactant la hauteur du toit // retirer la mention « donnant sur rue » du 2e alinéa // retirer le 3e alinéa de l'article qui n'apporte rien</p> <p>4.3.4 – proportion des matériaux – l'approche semble être trop contraignante – les trois participants toujours présents proposent de travailler une nouvelle proposition d'article entre collègues en tenant compte des inquiétudes des élus et de le soumettre aux membres du conseil.</p> <p>4.4.3 – permettre des terrasses sur des bâtiments de 1 étage préciser que ne doit pas être visible de la rue</p> <p>4.6.3 – Marge pour l'agrandissement d'un bâtiment jumelé ou contigu – retirer l'article</p> <p>5.3.5 – autoriser les toilettes dans les pavillons de bain</p> <p>Terminologie – Mezzanine – utiliser la définition du CNB</p> <p>Règlement de construction</p>	
--	--	--

	<p>art. 2.1.1- Référent au CNB de 2015</p> <p>art. 4.1.1 - Autoriser les fondations sur radiers // permettre des 2e étages sur pilotis // retirer la limite de 25% de superficie de plancher</p> <p>art. 4.2.1 – EnergyStar exiger la dernière version</p> <p>LEED ou autre certifications - ne pas exiger une certification qui nécessite des frais annuels // utiliser d'autres paramètres pour atteindre les mêmes performances // la Loi sur l'économie d'énergie qui vient de changer est déjà très encadrante et propose déjà un cadre rigoureux à respecter</p> <p>L'application des mesures différentes prévues au Chapitre 9 du CNB – l'autorité compétente est la Ville puisque l'analyse de ces mesures requiert une certaine expertise que les membres du service UPI n'ont pas les intervenants recommandent de faire appel à des consultants externes pour le traitement de ces dossiers.</p>	
--	---	--

Annexes - mémoires

Nom(s)	Page(s)
35. Herman Champagne	1-6
1: Catherine Duprey	7-9
2: Marie Andrée D'amours	10-11
23. Handa	12
27. Anne-Marie Delmas	13
30. Luc Tittley	14-16
34. Marie Jutras et Michel Dallaire	17
9. Jean-Claude Champagne	18-22
37. Réseau écocitoyen	23-26
39. Société d'histoire	27-31
4. Eric Bergeron (boutique 424) & Valerie K (la Bouticaille)	32-33
7. Karl Villeneuve	34-46
8. Isabelle Le Corre, Christian Bedard	47-48
11. Geneviève Brunet	49
16. Hélène DuBerger et Luc Blouin	50-51
19. Christian Desjardins	52
21. Serge Gracovetsky	53-58
22. Sonia Tellos	59-60
25. Nathalie Beauchesne, Jean-Francois Lalonde, Michel Couture, Vincent Lefebvre, Patrick Caden, Eric Plomteux, Darrin Bould, Steevens St-Michel, Martine Dubé, Martin Dionne, Louise Poirier, Nancy Jacobsen, Nesterank	61-63
26. Danièle Simard	64
28. Vincent Roy	65
29. Paul Guenther	66-67
31. Savell	68
33. Marie Prince	69-70

36. J. dohan	71-73
38. Blackgrove	74
41. Justine Landreville	75-89
4. François Laroche	90-92
12. Pascale Brière et Michel Massé	93-96
17. Jean-Pierre Denault	97
18. Martine Denault, Hélène Giroux, Jean-Pierre Denault, Jean-Claude Champagne	98-104
3. Martine Dubé	105
13. Jacques Poulin	106
32. Carole Ricard	107-108
10. Daniel Caillé, Jacques Lacoste, Isabelle Larivière, Jeanne-Mance Roy	109-111
6. Guillaume Prévost	112
14. Daniel Provencher	113
15. Louise Mercier	114
5. Denise Halmich	115
24. Sébastien Fortin et Mylene DeTillieux	116-117
40. Cathie Lucas, 655 Victoria Ave.	118
42. Blackgrove	119-136
43. PUR Immobilia	137-151
44. PUR Immobilia	152-188
45. Michael McLean	189-195

Saint-Lambert, vendredi 10 juin 2022

Bonjour à vous,

Étant absent de Saint-Lambert les 14 et 15 juin prochains, je me permets de vous soumettre, à titre de citoyen engagé dans le développement urbain de mon quartier depuis près de vingt-cinq ans, mes commentaires et recommandations pour donner suite à la lecture des deux programmes particuliers d'urbanisme soumis concernant les secteurs Saint-Charles et Centre-Ville.

Je m'appelle Herman Champagne, demeure au 595 Dulwich depuis 1995 et me suis impliqué activement, depuis 1998, pour la protection des espaces verts situés derrière l'ancien Chambly Academy, la protection de la Coulée verte, le redéploiement du parc L'Espérance, la protection du parc Limousin ainsi que le référendum tenu sur le dernier plan d'urbanisme en 2008, sans compter mon engagement au sein de l'ASSL pendant plusieurs années. C'est donc sans prétention que je me considère comme un citoyen engagé au sein de ma communauté, pour le meilleur comme pour le pire..!

L'angle que j'ai toujours préconisé a toujours été le même soit que le développement prévu de notre ville se fasse dans le respect des intérêts de notre communauté lambertoise ainsi que de celui des citoyens directement impactés par les changements envisagés, ce qui, vous en conviendrez, n'est pas toujours évident !

C'est dans le même esprit que je vous soumetts donc mes réflexions concernant ces deux programmes particuliers d'urbanisme.

Vision globale et inclusive

Dans un premier temps, je suis d'opinion que le positionnement devant être pris dans cette vision d'aménagement de ces deux secteurs du centre-ville doit être pris de façon globale, non pas séparé l'un de l'autre.

Contrairement au paradigme que nous avons concernant la croissance organique de notre ville, je suis d'avis que nous sommes à une étape charnière de son épanouissement, les prochaines années pouvant repositionnées positivement tout le secteur centre-ville et Saint-Charles.

En effet, il est pour moi évident que le développement de notre centre-ville ne se limitera pas au secteur Dare, Rona et Taylor's avec son stationnement et que nous devons envisager ces deux programmes de développement urbain en gardant en tête la mise en valeur des espaces suivants :

2

☒ stationnement de l'AMT

☒ stationnement de la gare du CN\ Via Rail

☒ rue St-Denis

☒ stationnement public de la ville situé sur Notre-Dame, à côté du centre multifonctionnel

☒ tout l'espace actuellement occupé par l'hôtel de ville

☒ parc situé en face de chez Taylor's , incluant le Temple Maçonnique et le stationnement public adjacent situé en face du temple maçonnique, derrière la caisse populaire

☒ Les terrains appartenant à Adanac sur St-Charles

Comme vous pouvez le constater, il s'agit d'un immense chantier d'aménagement qui peut, si bien planifier, donner une valeur marquante à notre ville et dynamiser de façon positive et rafraîchissante notre centre-ville. Stratégiquement parlant, il ne s'agit pas d'une option mais d'une nécessité.

Je suis d'avis que c'est en gardant en tête cette vision du développement de notre territoire que ces deux programmes particuliers d'urbanisme doivent être élaborés.

Densification

Deuxièmement, il me semble y avoir beaucoup trop d'objectifs tous azimuts dans votre vision de notre développement et l'heure est maintenant venue de se positionner en tant que ville à cet effet.

Trop d'éléments pris en considération s'opposent et sont difficilement réconciliables.

Défis financiers pour la ville, développement à échelle humaine de notre quartier, lutte au changement climatique, densification, canopée urbain, espaces verts,

développement durable, limitation des îlots de chaleur, garderies, écoles, logements sociaux et tout ceci en s'assurant que le développement immobilier soit intéressant pour un promoteur... C'est beaucoup en même temps pour un si petit espace ! Il vous faudra prioriser et faire des choix qui ne seront pas toujours populaire

De mon côté, je suis d'avis que dans le contexte actuel, une attention prioritaire doit être apportée aux revenus de taxe que générera ce nouveau développement urbain afin d'assurer la pérennité de l'autonomie de notre ville. Saint-Lambert doit demeurer indépendante et défusionnée afin de maintenir, pour le meilleur et pour le pire, cette gestion démocratique de proximité dont nous bénéficions. Small is beautiful et c'est ainsi que j'aime ma ville. Ce désir d'autonomie de notre ville doit demeurer, pour moi, l'objectif de tout nos objectifs.

Cela dit, il faut aussi garder en tête et prioriser un développement urbain à grandeur humaine. Cela veut dire pour moi un amalgame de résidence allant de deux à six étages

3

dans les secteurs Dare et Rona (huit étages seraient débattables dans le secteur situé entre les immeubles Trigone et la résidence Le Castel, mais cet espace n'est pas inclus dans le projet d'urbanisme St-Charles). Ce développement devrait inclure des espaces verts (parc, jardin communautaire, canopée urbain ou terrains de loisirs) respectant les pourcentages d'occupation d'espace existant pour ces nouveaux développements.

Je ne viserais pas là une densification maximale mais propose plutôt d'envisager une densification responsable visant la mise en place d'un milieu de vie attrayant, harmoniser

avec le bâti existant de notre ville. je reviendrai plus bas sur ce dernier point

Un même développeur semblant avoir été choisi par les deux propriétaires de ces terrains, je vous encourage donc à travailler avec lui afin de trouver l'équilibre entre ce que nous désirons comme développement et ce qu'il peut réaliser de façon rentable afin d'assurer que ces développements urbains se réalisent et cessent de mourir sur les tables à dessin

Donc en conclusion à ce deuxième point, je résume ma pensée de la façon suivante :

- ☒ prioriser la mise en place d'un développement à échelle humaine, occupant une densification responsable de ce secteur composé d'un amalgame de résidence allant de deux à six étages dans les secteurs Dare et Rona;
- ☒ incluant de nouveaux espaces verts respectant les normes établies à cet effet;
- ☒ tout en assurant un revenu de taxation raisonnable pour la ville et
- ☒ une rentabilité suffisante pour un promoteur afin d'assurer la réalisation dans un laps de temps raisonnable de ce développement.

Nous devons éviter ici une seconde aventure du type Temple Maçonique ou après vingt ans de débat, nous en sommes tous là à regarder ce bâtiment centenaire tomber en ruine.

Signature du bâti architectural

Troisièmement, il est primordial à mon avis que nous établissions une signature standardisée de l'architecture des nouveaux édifices qui seront bâtis dans l'ensemble des nouveaux projets pouvant se réaliser dans notre centre-ville.

Pour ce faire, il y a lieu de se référer à quelques modèles architecturaux se retrouvant dans le rapport sur notre patrimoine bâti réalisé par notre département d'urbanisme en 2020. J'ai en tête l'architecture d'inspiration Queen Anne, Boom Town, King Cottage, à mansarde Second Empire et cubique.

Un modèle d'architecture normalisé donnerait un cachet exceptionnel à notre ville et nous éviterait des constructions sans saveur du type Trigone ou Lodgia ; osons donc !

4

Quatrièmement, je trouve que les développements Saint-Charles et Centre-Ville se cannibalisent entre eux puisque les deux suggèrent du développement commercial, résidentiel et institutionnel dans les deux endroits. Leurs développements doivent plutôt se faire de façon inclusive et complémentaire.

Je suis d'opinion que le résidentiel et quelques commerces de proximité devraient se développer du côté Saint-Charles alors que le Centre-Ville devrait être réservé au

commercial et à l'institutionnel.

Je crois sincèrement que le résidentiel se mélange très mal avec le commercial et que si nous désirons sauvegarder un centre-ville vivant, nous devons le dynamiser en permettant aux restaurants d'avoir des terrasses plus attrayantes et en déployant plus d'activités culturelles, sociales et communautaires dans le parc situé en face de chez Taylor's.

Un tel développement ne peut pas se faire en même temps que du développement résidentiel, les résidents s'opposant alors de plus en plus, avec le temps, aux activités sociales et culturelles pouvant s'y tenir en soirée ou occuper les places de stationnement.

C'est déjà le cas lorsque la fête de Saint-Lambert ou le festival Classica se produisent et il y a peu de résidents impactés actuellement.

Imaginé si nous décidions de mettre en place un auditorium en plein air, un marché permanent de petits producteurs autour du temple maçonnique, des terrasses extérieures tout en construisant des résidences en hauteur pour aînés autonomes dans les stationnements publics donnant accès sur Notre-Dame. C'est un conflit sûr citoyens\ commerçants qui s'annonceraient...

Développement durable et stationnement

Parlant de construction dans les stationnements publiques du centre-ville, le problème du stationnement au centre-ville va devenir de plus en plus criant si ceux-ci disparaissent et non, je ne crois pas que les gens vont venir en bicycle ou en autobus de Longueuil ou de Brossard afin de jouir de notre centre-ville !

Si nous désirons augmenter le nombre de bureaux et d'institution dans de nouvelles bâtisses au centre-ville ainsi que de nouvelles résidences sur Saint-Charles, la problématique du stationnement va devoir être adressée de façon réaliste.

J'entends bien les gens défendent la mise en place d'un quartier à 10 minutes de distance mais quand je me promène dans nos rues, je réalise aussi que ces mêmes gens ont presque tous deux voitures dans leur entrée.

5

Une meilleure utilisation du stationnement de la gare deviendra alors une option à considérer sérieusement ainsi que la construction de stationnements payants souterrains

Au centre-ville, ce qui nous ramène à mon premier plan soit celui du développement global de notre centre-ville.

C'est tout un défi qui nous attend comme communauté et celui-ci vous demandera beaucoup de courage politique. Mais il s'agit d'un magnifique défi qui aidera assurément à assurer la pérennité de notre ville à titre d'entité autonome tout en lui donnant, souhaitons-le, une valeur ajoutée significative assurant le maintien de l'attrait de notre ville dans l'environnement de Montréal.

Herman Champagne

595 Dulwich

Saint-Lambert, Québec

Refonte des outils d'urbanisme

par Catherine Duprey
rue du Dauphiné
Saint-Lambert (Qc)

Mesdames, Messieurs,

Je tiens d'abord à vous remercier pour les démarches entreprises auprès des citoyen.e.s de Saint-Lambert afin de revoir les outils d'urbanisme de notre ville. Je suis sensible au fait que ce travail doit être laborieux et exiger un investissement considérable de votre part. D'ailleurs, je suis très heureuse de voir qu'il y a enfin une ouverture aux maisons intergénérationnelles. Cela me réjouit vraiment, car, selon moi, il s'agit de la façon la plus harmonieuse de favoriser la densification dont il est question ces jours-ci.

Je remercie également les citoyen.n.e.s qui se sont exprimé.e.s avec éloquence et sensibilité. Leurs témoignages démontrent un amour réel pour Saint-Lambert et son identité de ville à échelle humaine qui la caractérise. J'ai aussi beaucoup d'empathie envers ceux qui se font imposer des changements auxquels ils n'ont pas consenti.

J'ai écouté toutes les séances de consultation en différé. Je constate qu'il en ressort une demande des citoyen.n.e.s de ne pas densifier, pour l'instant, au-delà des minimums demandés, de respecter un nombre d'étages qui seraient cohérents avec les hauteurs des immeubles déjà existants et de connaître tous les paramètres requis avant la finalisation officielle du plan d'urbanisme (ex. impacts financiers, impacts sur la circulation, etc.). Selon ma lecture de la situation, la densification sur la rue Riverside semble également soulever plus de passion que celle envisagée sur la rue Saint-Charles. La vue sur Montréal qui caractérise Saint-Lambert s'avère un enjeu indéniable.

1) Modalités de consultation

En tant que citoyenne du secteur Préville, je me suis sentie moins interpellée par les sujets abordés lors de ces trois séances qui touchaient essentiellement les projets de développement des secteurs limitrophes au centre-ville.

- Bien que ces sujets concernent tous les citoyen.n.e.s, je crois qu'il aurait été judicieux de **consulter les citoyen.n.e.s par district (ou secteur)** en lien avec les enjeux directs qui les concernent, et ce, **avant de soumettre un projet presque finalisé**.

Je m'interroge également sur la démarche menée par l'Institut du Nouveau Monde, un organisme dont "la mission est d'accroître la participation citoyenne à la vie démocratique", en termes de moyens inclusifs permettant la consultation de toutes et de tous. Je pense, notamment, aux personnes à mobilité réduite et aux parents de jeunes enfants pour qui il peut s'avérer plus difficile de se déplacer ou de s'absenter de la maison pour aller s'exprimer en présentiel.

- Bien qu'il soit possible d'acheminer nos commentaires par document écrit, je suis déçue de constater qu'**aucune séance à distance** n'ait été prévue **pour permettre à la population de s'exprimer par visioconférence**, alors que la pandémie nous a démontré clairement que les moyens technologiques le permettaient.

2) Souplesse dans les règlements selon la nécessité des projets présentés, notamment en matière de taux d'occupation

Je voudrais apporter une réflexion entourant les projets soumis au Service de l'urbanisme qui, selon moi, devrait passer par un **examen minutieux de l'occupation actuelle des habitations et des besoins réels associés aux demandes**.

- Avons-nous des données sur le taux d'occupation des habitations actuelles en termes de nombre de personnes par pied carré et d'occupation en nombre de jours sur une base annuelle (50%, 75%, 100%) ?
- **Ces mêmes données** (nombre de personnes/pied carré, taux d'occupation/nombre de jours, nécessité liée au télétravail, etc.) **sont-elles prises en considération lors de l'acceptation et du refus de certains projets d'agrandissement/de transformation ?**

- ◆ Par exemple, est-ce un entrepreneur, un couple qui souhaite accueillir les grands-parents ou une famille de 4 enfants en télétravail qui fait la demande ? Pour moi, cela change tout.

Prenons l'exemple de ma situation personnelle :

- ❖ Nous sommes une famille composée de deux adultes et deux enfants. Bientôt s'ajoutera un troisième enfant. Nous serons 5 (4 chambres). Mon conjoint et moi sommes aussi en télétravail (2 pièces séparées supplémentaires), une situation qui va perdurer au-delà de la pandémie. À noter que nous ne sommes pas propriétaires d'une maison secondaire, et donc, nous ne disposons pas d'espace supplémentaire à l'extérieur de notre maison. En conséquence, **le taux d'occupation de notre résidence est actuellement élevé**. Dans l'éventualité où nous souhaiterions transformer notre maison pour accueillir nos parents vieillissants, il est évident qu'avec notre taux d'occupation actuel, un **agrandissement serait nécessaire**.

- Dans un cas similaire, est-ce que la **nécessité ou non d'un projet pourrait être considérée** dans la prise de décision à la lumière des données mentionnées précédemment au lieu d'y aller avec des paramètres rigides qui peuvent discriminer certain.e.s citoyen.n.e.s en dépit du bien-fondé de leur demande ?
- Est-ce qu'**une souplesse plus grande** pourrait être accordée à ces projets lorsque ceux-ci **ne respectent pas l'intégralité des règlements**, et ce, **en tenant compte du taux d'occupation et de la nécessité du projet** ?

J'appelle ici à une **souplesse dans les règlements** qui viendrait s'appuyer sur un **besoin réel** par rapport à une demande considérée superflue qui ne s'appuie sur rien.

Je vous remercie de prendre en considération mes suggestions.

Cordialement,
Catherine Duprey

St-Lambert, le 9 juin 2022

Bonjour,

D'abord, j'aimerais dire que je suis immensément soulagée et enthousiasmée d'entendre que nos élus sont si sensibles aux changements climatiques et à la protection des espaces verts. Je suis certaine que les services de l'urbanisme et de la foresterie travailleront maintenant main dans la main lors de demandes d'abattages faites lorsqu'un arbre a été empoisonné ou annelé pour faciliter la construction d'une structure. Merci pour la protection accrue des arbres dans notre ville!

Nous sommes résidents du Vieux St-Lambert, et avons procédé à une quinzaine de plantations sur notre terrain, dont trois arbres grâce à la Ville en bordure de rue; merci! Vous devinez que nous sommes très sensibles aux abattages et élagages pour des raisons d'aménagement privés, ainsi qu'aux travaux qui blessent, exposent ou compactent les racines et mènent à leur dépérissement.

Voici donc ma participation à la consultation publique sur la refonte du plan d'urbanisme de St-Lambert. Je suis très rassurée d'entendre que vous souhaitez limiter la possibilité d'agrandir l'emprise des maisons sur les terrains *ad nauseam* comme on l'a vu et le voit aujourd'hui. Devant ces constructions qui semblent subvenir aux désirs des egos plutôt qu'aux réels besoins des familles, ne constate-t-on pas que le charme de notre ville vient en grande partie de toute la verdure qui entoure les maisons? À quoi ressemblera St-Lambert si nous construisons tous jusqu'à la limite de nos terrains? Voici donc les trois points que je souhaite voir concrétisés dans le plan d'urbanisme :

- Limiter les agrandissements en cour arrière et sur les côtés, tenir compte du point de vue des voisins, opter pour des travaux en hauteur.
- Encadrer la minéralisation des cours arrière : les grandes dalles de ciment sont à la mode : pour les installer en un grand espace plat, le sol doit être fortement compacté par de la machinerie avant d'être recouvert de ce matériaux non perméable : ces superficies ne peuvent plus permettre aux racines des arbres de recevoir eau ou oxygène, et deviennent des espaces morts, comme autant de rues asphaltées. Les racines ainsi étouffées causent des stress importants pour les

arbres et la pourriture en résultant peut même éventuellement créer des risques de déracinement.

- Obliger la protection des racines et des troncs lors de travaux; un arbre peut mourir jusqu'à 7 ans suite à des travaux; les propriétaires devraient être tenus responsables des arbres privés et publics touchés par leurs travaux pour cette période, et des visites de chantier devraient être régulièrement faites. L'information et la sensibilisation peuvent aussi aider!

Je vous remercie de tout cœur.

Cordialement,

Marie-Andrée D'Amours

257, avenue Oak

514-616-9680

J'espère bien qu'en préparant ce plan d'urbanisme, une attention importante a été consacré au Plan de développement durable (PDD). C'est un document qui doit être un guide de référence pour toutes décisions en ce qui concerne le développement et la gestion.

Un des éléments du PDD est le volet socio-économique. Pour un développement sain et un avenir dynamique, cet élément est aussi important que des autres enjeux pour environnement i.e. arbres, biodiversité, mobilité durable, gestion ou réduction de déchets, réduction de GES. J'applaudi que les divers aspects ont été mentionnés dans les présentations à propos du plan d'urbanisme. J'espère qu'ils vont être mis en œuvre en réalité. Cependant, d'après ma connaissance, aucune mention a été faite à propos de l'aspect socio-économique dans les présentations.

Un des problèmes à Saint-Lambert qui ont été notés dans les dix dernières années est que les logements sont devenus inabordable. Nous avons besoin de logements abordables. On devrait inclure dans notre communauté une mère monoparentale met-on une enseignante qui enseigne à nos enfants dans une des plusieurs écoles du territoire. On devrait inclure un employé de la ville avec un bon salaire mais incapable d'acheter un logement modeste dans notre ville. On devrait les inclure pour la diversité qui nous tous. Ils devraient vivre ici aussi pour se déplacer à pied, à vélo ou en transport en commun et non pas en auto.

Nous avons besoin d'un plan d'urbanisme qui exigent qu'une portion de développement doit être les logements abordables. Réseau écocitoyen de Saint Lambert, dans sa mémoire de Vision 2035 avait proposé 20 % des nouveaux logements. Cette idée n'est pas si révolutionnaire. Plusieurs villes au Canada et aux états unis ont déjà mis cette exigence dans leurs plans. Saint-Lambert pourrait aussi le faire. On pourrait être chef de fil au Montérégie. On peut oser. J'appelle à tous les conseillers.es et madame la mairesse de réfléchir à cet aspect profondément pour que nous soyons fiers de notre communauté.

Bonjour madame Fortin,

Tout d'abord merci pour votre présentation détaillée d'hier soir sur le plan d'urbanisme. À votre suggestion, étant donné que vous n'aviez pas la réponse à ma question, je vous envoie ma question et ma proposition

J'habite au 54 Prince Arthur dans un semi-detaché. Les résidents du secteur s'inquiètent que le changement de vocation proposé sur la carte jointe soit de rendre ce secteur commercial intensif. Il est important de considérer que sur la rue Prince Arthur et sur St-Denis au sud de Prince Arthur, il y a plusieurs habitations résidentielles de type maison individuelle, semi-detachés et petits immeubles de copropriétés. Nous souhaitons avoir la même vocation que celle proposée pour la rue St-Denis soit commerciale restreinte afin de préserver la quiétude et la cohabitation actuelle entre le résidentiel et le commercial.

Merci d'ajouter cette proposition à votre consultation et de m'envoyer un accusé de réception indiquant que ceci a bien été fait.

Merci beaucoup de votre collaboration.

Anne-Marie Delmas
54 rue du Prince Arthur
514-792-6554

Commentaires et suggestions : mise à jour du plan d'urbanisme de la Ville de Saint-Lambert

La révision 2022 du plan et des outils d'urbanisme a été l'occasion d'une consultation publique constructive qui a suscité l'intérêt de nombreux citoyens de Saint-Lambert. Bravo à l'administration pour la qualité du travail d'analyse, de synthèse et d'intégration, bravo aux élus pour leur écoute bienveillante et leur désir d'engagement, et bravo au maître d'œuvre de la consultation pour sa maîtrise de la situation. Cet exercice était attendu depuis longtemps. Espérons que nous assistons à l'émergence d'une nouvelle aire de dialogue sans acrimonie sur le devenir de notre communauté.

La lecture des documents mis en ligne montre une bonification réelle de la version précédente. Elle mérite d'être soulignée. Un dialogue avec les citoyens qui est bien géré permet de faire avancer la réflexion et le consensus sur l'avenir de notre milieu de vie.

Dans cet esprit suivent quelques commentaires et suggestions sur le plan d'urbanisme que je sou mets à votre considération. Sous pli séparé, je vous transmets également divers éléments de réflexion sur les PPU du centre-ville et du secteur Saint-Charles.

Considérations préalables

Le plan d'urbanisme est un énoncé de planification à long terme pour la ville de Saint-Lambert. Ce document d'orientation présente une vision réfléchie de l'avenir de notre milieu de vie, une vision appelée à guider les élus et l'administration dans la prise de multiples décisions liées à la gestion des services offerts aux citoyens de Saint-Lambert, une entité municipale distincte au sein de l'agglomération de Longueuil. Elle sert en particulier à baliser la réglementation d'urbanisme qui régit de développement et l'aménagement du territoire.

Le plan d'urbanisme est le résultat d'une synthèse et d'une intégration des multiples dimensions de la réalité physique et socio-économique du territoire. En toile de fond : des préoccupations liées à l'état des finances et des infrastructures publiques et aux besoins découlant de la démographie en évolution. Le tout reflétant les valeurs citoyennes actuelles : qualité de vie, environnement, équité sociale, participation citoyenne, mobilité durable, densification, etc.

Question de compliquer davantage l'exercice, le plan d'urbanisme est assujéti à diverses obligations :

- à des fins de cohérence, s'inscrire dans un continuum de politiques disparates de planification sectorielle (aînés, culture, canopée, etc.);
- à des fins de conformité, intégrer diverses directives d'échelle supramunicipale qui sont déterminantes pour l'évolution du territoire lambertois au cours des années à venir et issues du cadrage du SAD de l'agglomération de Longueuil, du PMAD de la CMM et des orientations de la planification gouvernementales.

L'exercice est complexe et nécessite de nombreux arbitrages afin de maintenir un équilibre et une cohérence d'ensemble, une équité optimale entre les citoyens, un milieu de vie dynamique, le tout dans l'intérêt public. Le nombre de reports requis pour arriver au résultat d'aujourd'hui en témoigne.

En somme, le plan d'urbanisme est un exercice de vision : une vision inspirante, claire et pragmatique qui reflète qui nous sommes, les valeurs qui nous habitent, les défis urbains auxquels nous sommes confrontés et comment nous envisageons les relever. L'avenir de notre territoire dépend de la pertinence et de la faisabilité de la vision.

Une vision inspirante tournée vers l'action

La vision proposée par le plan d'urbanisme à l'étude s'articule sous la forme d'orientations accompagnées d'une feuille de route qui se veut réaliste, cohérente et intégrée : une feuille de route axée sur des orientations et des gestes concrets destinés à assurer et à améliorer la qualité de notre milieu de vie. Ce plan d'action concerne au premier chef la gestion de l'utilisation du sol, une des responsabilités municipales prévues par la Loi. Il touche aussi indirectement les autres services de proximité que la Ville doit fournir à ses citoyens en fonction des besoins actuels et futurs.

Le document adopté récemment par le Conseil témoigne d'une analyse rigoureuse des principaux enjeux d'aménagement et de développement du territoire. La qualité de la synthèse et l'effort de communication sont à souligner. Bravo à l'équipe qui a relevé ce défi important.

Toutefois, la formulation de la vision pourrait bénéficier d'un peu plus de "oumf". On souhaiterait que le discours visionnaire soit plus séduisant que contraignant, davantage porteur de mesures concrètes et réalistes... et même d'enjeux en attente de solution à l'occasion. Dans sa forme actuelle, l'engagement est trop souvent timide et flou, alors qu'il devrait stimuler la créativité de tous : administration, citoyens, gens d'affaires, entrepreneurs en tous genres... La vision devrait mettre l'accent davantage sur l'engagement proactif de la Ville dans son développement et moins sur son rôle de police de l'aménagement.

Rappelons-le, le plan d'urbanisme est un document d'avenir, un avenir meilleur... La créativité de tous et chacun a besoin d'un discours inspirant pour s'éveiller, un discours innovant, bienveillant, équilibré, équitable et élevant.

Au-delà de l'encadrement réglementaire

Le plan d'urbanisme est un outil qui transcende l'encadrement règlementaire. Cela a été dit à plusieurs reprises au cours des séances de consultation. Mais cet volonté ne ressort pas suffisamment du document, alors qu'il est important qu'on sente que la vision véhiculée par le plan d'urbanisme doit inspirer aussi la planification de l'ensemble des interventions municipales sur le territoire : travaux publics, installations de services collectifs, soutien au développement économique, services aux citoyens, animation de l'espace public, etc.

La densification résidentielle, un discours à renforcer

La densification résidentielle du territoire est la principale nouveauté du plan d'urbanisme révisé. Cet objectif a pour but de contrer l'étalement urbain, source de nombreux problèmes environnementaux. Il s'agit d'un enjeu sociétal aujourd'hui incontournable. Malgré un consensus en croissance, la consultation publique a montré que cet objectif préoccupe, du moins dans certains secteurs précis.

Vu sa primauté, nous sommes d'avis que le discours véhiculé par le plan d'urbanisme devrait aborder ce sujet de façon plus directe et montrer un engagement plus clairement affirmé, tout en nuancant au passage le lien entre densification et revenus fonciers. Bravo pour l'approche holistique proposée : mesures favorables à la densification du bâti existant et mise en valeur du potentiel immobilier des divers terrains sous-utilisés. L'orientation politique est claire. Il serait souhaitable de la mettre davantage en valeur dans le document.

De l'importance de l'analyse des coûts et bénéfices du développement

La requalification de certains sites et l'augmentation de la densité ont des conséquences selon la capacité des infrastructures du secteur. Idem pour les services collectifs offerts aux citoyens. La documentation des impacts urbains liés à ce type de changement est essentielle à une prise de décision éclairée sur l'opportunité et sur les modalités de ces transformations.

Il serait souhaitable que le plan d'urbanisme trace au minimum un portrait d'ensemble des infrastructures indiquant les limites de capacité actuelles, et aborde les pistes de solutions permettant de pallier à une demande additionnelle. Si l'analyse de la capacité d'accueil a déjà été faite, elle devrait être incluse au plan. Sinon, le PU devrait annoncer la démarche que la Ville prévoit pour documenter les impacts des projets immobiliers à venir.

Les citoyens sont en droit de connaître les mesures que la Ville entend prendre afin d'identifier et de mesurer les gains et les pertes associés aux grandes opérations immobilières. En toute logique, cette analyse doit se faire en amont. Elle peut éclairer le dialogue essentiel avec les promoteurs sur les paramètres du projet, et sur les solutions techniques et les stratégies financières les plus appropriées. Ainsi, le Conseil pourra prendre les dispositions permettant d'assurer un partage équitable des coûts, le cas échéant.

Pour une mobilité durable pleinement inclusive

Autre sujet de préoccupation : la planification des réseaux de déplacement. Alors que les principes de la mobilité durable jouissent d'un consensus croissant, pourquoi si peu de place est faite au réseau routier dans le PU. On ne peut ignorer, pourtant, sa présence dans le paysage et son rôle structurant du territoire. Après tout, les réseaux de

déplacement nous mènent de façon sécuritaire à destination. On y déambule en appréciant la qualité de notre milieu de vie. C'est là qu'on côtoie le plus souvent nos concitoyens.

Les rues et les autres voies de déplacements font partie de l'espace public. Leur conception et leur état sont des enjeux d'urbanisme autant que de travaux publics.

Malgré ses faiblesses et ses incongruités, le réseau de rues fait partie des acquis indispensables, mais qui est en déficit de valorisation, l'entretien notamment, incluant la canopée. Et pourtant son rôle est essentiel aux déplacements internes comme intermunicipaux... et pour de nombreuses années encore. Même dans le contexte de la mobilité durable, sa place demeure prépondérante pour les déplacements actifs ou non. L'annexe 5 est largement insuffisante comme vision d'avenir des déplacements automobiles. Et qu'en est-il de stationnement au centre-ville, un sujet récurrent?

Il me semble donc souhaitable d'inclure au PU un objectif additionnel (ex: Définir et compléter les réseaux de déplacement urbains) axé sur une vision intégrée (avec les territoires environnants) et multimodale (auto, transport public, vélo, piétons) des déplacements sur le territoire de Saint-Lambert. Cette vision devrait intégrer, à titre d'exemple :

- la hiérarchie fonctionnel des voies internes et le raccordement aux réseaux périphériques;
- une discussion des déplacements des diverses clientèles (résidents, travailleurs, visiteurs, aînés, écoliers, etc.) et des générateurs de déplacements (village, écoles, CPE, loisirs, biblio, etc.);
- un rappel de la place de la rue dans l'expérience urbaine (pratique, agréable, stimulante, sécuritaire, accès universel, etc.) et dans l'aménagement d'un milieu de vie de qualité;
- la nécessité de normes et de critères conceptuels adaptés à diverses situations (ex : pôles scolaires, voies collectrices, traverses piétonnières, sentiers dédiés, bornes de recharge publiques, stationnement public, poste de voiture en partage, pistes cyclables sur et hors rue, etc.).

Dans le même ordre d'idées, j'attire votre attention sur l'importance de préciser le statut et les caractéristiques physiques de l'axe Saint-Charles/Mercier/Notre-Dame en fonction de la demande générée par la requalification du secteur. Cet axe est appelé à jouer un rôle déterminant dans la relation entre le nouveau secteur Saint-Charles, le centre-ville et les secteurs périphériques (Taschereau, 132, Longueuil).

La canopée distinctive de Saint-Lambert

Oui, notre territoire jouit d'une canopée généreuse qui doit être préservée précieusement. Certaines mesures de contrôle de la coupe des arbres sur les terrains privés sont proposées, et c'est tant mieux. Des groupes de citoyens s'activent à planter des arbres pour remplacer les victimes de l'agrile du frêne. Mais, qu'en est-il du déficit d'entretien des arbres sur le domaine public? Il serait plus facile de convaincre les citoyens de protéger leurs arbres si la Ville était irréprochable dans ce domaine. Et je ne parle pas du rôle d'Hydro-Québec dans ce domaine...

La Ville des courtes distances

Au-delà des énoncés d'intention louables sur divers concepts à la mode, le plan d'urbanisme devrait inclure une lecture économique de notre milieu de vie. L'offre en commerces et services, de proximité et autres, fait partie de l'ADN de Saint-Lambert, de sa vitalité et de la qualité de vie qu'on y trouve. Elle est aussi au cœur du concept de la ville des courtes distances auquel se réfère la Ville. Le plan d'urbanisme a un rôle déterminant à jouer dans le maintien et l'épanouissement de cette offre.

Dans le projet à l'étude, on sent certaines sensibilités à cet égard (normes de stationnement pour les commerces au centre-ville, terrasses, pôle médical, etc.), mais des engagements plus explicites seraient nécessaires à l'égard, par exemple,

- du maintien des fonctions administratives de la Ville au village,
- de l'importance d'une offre commerciale distinctive et diversifiée dans le noyau villageois,
- du renforcement de l'offre en services médicaux
- de la protection des ateliers d'artisans,
- etc.

Commentaire sur le projet de plan d'urbanisme – juin 2022

ORIENTATION 3 | OPTIMISER LE RÉSEAU DE PARCS ET ÉQUIPEMENTS PUBLICS AFIN DE CRÉER DES LIEUX DE RENCONTRES ET DE SOCIALISATION QUI CONTRIBUENT À RENFORCER LES MILIEUX DE VIE

Je suggère l'ajout de l'objectif suivant:

Protéger la qualité de vie des citoyens vivant à proximité des parcs et des équipements publics en limitant les nuisances (bruit, éclairage, circulation automobile, etc.).

Je suggère la stratégie suivante:

Évaluer la pertinence de fermer les parcs à 22 heures en semaine au lieu de 23 heures.

Ces propositions nous semblent en lien direct avec l'orientation 4 et l'objectif 4.7.

ORIENTATION 4 | ASSURER UNE MIXITÉ DES USAGES ET DES FONCTIONS QUI RÉPOND AUX BESOINS D'UNE DIVERSITÉ DE PERSONNES

OBJECTIF 4.7 Optimiser une saine cohabitation des usages pour limiter les impacts des nuisances anthropiques sur la qualité de vie des résidents

Marie Jutras et Michel Dallaire

Ville de Saint-Lambert
Consultation publique sur le PPU saint-Charles
14 juin 2022

Commentaires de Jean-Claude Champagne
Formulés publiquement en partie le 14 juin 2022 dans le cadre de la consultation publique.

L'auteur :

Résident de Saint Lambert depuis plus de 40 ans

Domicilié au 651 Oak depuis 35 ans

Ingénieur et architecte

Travaille en gestion de projets de construction privés et publics depuis plus de 45 ans

A réalisé plusieurs milliards de dollars de projets de construction majeurs

Dans les années 1980 a contribué à la construction de 22 maisons de ville (env. 50 log/hectare) avec l'entreprise des familles Denault-Champagne dans le quadrilatère entre les rues Oak et Pine près de Mercier

Quelques commentaires sur la démarche de la ville :

Habituellement la gestion de grands projets se fait en trois phases :

La Planification : besoins, état des lieux, études préparatoires, inventaires techniques, contraintes, risques, paramètres réglementaires, économiques, sociaux, communautaires et environnementaux

La Réalisation design de la solution immobilière et urbaine et construction

La Clôture règlement les problèmes qui subsistent

La phase la plus critique dans les grands projets est la phase de planification. Le manque de planification est la cause de nombreux d'échecs dans les grands projets.

Selon mes observations des dernières années notre ville accuse un déficit de connaissance et d'expérience en gestion de grands projets. Elle fait souvent l'économie d'efforts de planification particulièrement en termes de faisabilité financière en choisissant rapidement une solution et les résultats sont à l'avenant: retards de livraison, dépassement de coût, litiges, impacts financiers, sociaux et environnementaux pour les citoyens et souvent des impacts à long terme.

Ce qui nous est présenté relève de la phase Réalisation : la solution immobilière et urbanistique. Je suis très étonné que l'on parle de solution alors que les enjeux ne sont pas clairement définis par la documentation disponible aux citoyens. Certes le plan comprend des idées qui pourraient être intéressantes mais sont-elles réalisables? Que penser du coût de l'optimisation du stationnement de la gare (220 places à 50 000\$/place = 11M\$ au minimum pour l'enfouissement ou la moitié si c'est en

structure étagée) Qui paiera cette facture? Il n'y a aucune référence à la responsabilité vis-à-vis des coûts dans la documentation du PPU.

Je m'interroge sur l'absence d'études préliminaires comportant des analyses approfondies qui doivent être faites et rendues publiques avant d'en arriver à la solution qui nous est présentée par le PPU.

Je commente non pas sur ce qui est présenté dans le document de 28 pages du PPU mais bien ce qui ne l'est pas et qui à mon avis devrait l'être pour permettre aux élus de prendre une décision éclairée. Parce que si ce PPU est approuvé il n'y a pas de retour en arrière et nous vivrons collectivement avec les impacts pour les années futures. À mon avis, il n'y a pas de conséquences graves à prendre le temps de faire les choses correctement.

Normalement nous devrions être en présence des résultats d'une série d'études de faisabilité et d'impact qui appuient le plan présenté; or il n'est rien ou pire le plan d'action prévoit que ces études seront faites plus tard et même par les promoteurs, ce qui signifie d'accepter aujourd'hui de vivre dans le futur avec des impacts inconnus.

D'abord et avant tout **une étude de faisabilité financière** faisant état de plusieurs scénarios est nécessaire. Pour chaque scénario l'ensemble des coûts et des revenus pour la ville devraient être établis sur un horizon de 25 ans et actualisés pour établir la valeur actualisée nette de chaque scénario. N'oublions pas que le contexte fiscal de notre ville est très particulier. **Nous assumons 100% des coûts et bénéfices de seulement que de 50% des revenus!** Ceci est un facteur déterminant de la faisabilité du plan.

Notre ville est déjà dans une situation financière difficile ce n'est pas le temps d'ajouter à son fardeau. Elle n'a certainement pas les moyens de payer pour les placettes, le parc linéaire, l'enfouissement des fils électriques sur Saint Charles, la bande écologique et les acquisitions de terrains proposés. Penser que le CN pourrait être mis à contribution pour construire une passerelle piétonnière au-dessus de la voie ferrée relève de l'illusion.

Parmi les scénarios à étudier il est important de considérer la pérennité de la situation actuelle (soit le zonage IL, Industriel léger). Ce scénario de conservation de la vocation actuelle a l'avantage de ne comporter que peu de coûts pour la ville et peu d'impacts. Pour assurer la viabilité de ce scénario, Il faut décourager la spéculation en imposant une taxe sur les édifices vacants et/ou inexploités et favoriser la venue de nouveaux exploitant du patrimoine industriel actuel.

L'Impact sur les infrastructures est un élément important à considérer pour chaque scénario. Bien que les réseaux d'égout pluvial et sanitaires aient été refait sous la rue Saint Charles, il n'en est pas de même pour tout ce qui est en aval qui date des années

80-90. À l'époque il n'a jamais été question d'ajouter une charge importante d'effluent aux égouts sanitaires et pluviaux. Par ailleurs, les normes pour la conception des égouts pluviaux sont plus sévères compte-tenu des changements climatiques. Tout ajout de charge à ces infrastructures implique des réfection et améliorations significatives à la charge de la ville. La solution des bassins de captation n'est pas toujours facilement applicable et se fait souvent au coût de perte d'espaces récréatifs comme lors du PPU Tiffin près de la coulée verte.

L'impact sur la circulation déjà difficile dans ce secteur n'est pas négligeable d'autant plus que le secteur est un accès important à la ville. Le secteur est enclavé et la circulation y est déjà lourde durant les heures de pointe et lors du passage des trains au passage à niveau de la rue Saint-Georges. Une enquête origine-destination avec recommandations d'une firme spécialisée en génie des transports indépendante est un élément essentiel à la détermination d'une solution intégrée de mobilité interne et externe au secteur. Par le passé la ville a confié cette étude d'impact sur la circulation à un promoteur immobilier (Trigone). Cette pratique est à proscrire absolument pour des raisons évidentes de conflit d'intérêt.

La présence de rues « privées » qui éventuellement et inévitablement deviennent publiques dans le futur est un modèle qui présente des problèmes et des coûts pour la ville dans le futur. L'expérience de plusieurs municipalités à ce sujet le démontre. Cette pratique est à proscrire.

L'impact sur les services municipaux, communautaires et sociaux est un aspect non négligeable des conséquences de l'ajout d'unités d'habitation

La démographie de notre ville n'a pas changé de façon significative depuis plusieurs années, Nous en sommes toujours aux environs de 22 00 résidents. Il est notable que certains services sont déjà à pleine capacité et peinent à suffire à la demande. Il n'est pas rare que l'admission à certains services soit limitée. Par exemple, les places en garderie sont très contingentées et la demande dépasse déjà largement l'offre. Il en est de même pour les services récréatifs et culturels municipaux. L'impact de l'ajout de 1000 à 2000 personnes constituant un accroissement de la population de 5 à 10% nécessiterait l'ajout de services de tous genres. Une étude sur les exigences en matière de services supplémentaires s'impose pour apprécier l'impact de cet accroissement possible de la population et prévoir l'ajout de services ainsi que leur coût pour la collectivité.

Parmi les obligations découlant du schéma d'aménagement de l'agglomération figure celle de la densification près des axes de transport. Cette exigence aurait dû être reformulée quant à son application au territoire de notre ville lors de la rédaction du schéma d'aménagement de l'agglomération en 2016. Cette exigence perd son sens

lorsque l'axe de transport en question est très majoritairement une voie de transport de marchandise et de produits dangereux majeure utilisée de façon très marginale et non prioritaire pour le transport de passagers. Cet axe de transport n'a rien de structurant c'est plutôt une contrainte à l'exploitation de notre territoire. Nous ne sommes pas les voisins du REM! On devrait plutôt s'éloigner de cette source de danger que de s'en approcher. Notre ville devrait demander une révision du schéma à ce chapitre.

Malgré la marge de 30 mètres montrée au plan le danger subsiste pour les riverains en cas de sinistre. Et que dire des promoteurs qui voudront obtenir une dérogation pour implanter des bâtiments à moins de 30 mètres de cette source potentielle de danger. Notre ville a déjà permis à Trigone d'implanter ses bâtiments à l'intérieur des 30 mètres réglementaires ce qui à mon sens constitue une faute et une négligence très grave qui compromet la sécurité des citoyens qui habitent dans ces tours.

Finalement, je crois qu'il est du devoir de la ville de favoriser l'éloignement des bâtiments résidentiels des voies plutôt que de densifier ce voisinage qui comporte des risques assurés pour les occupants. Les exemples d'implantation des projets de Loggia et de Trigone sont à éviter. À mon avis, l'exigence de densification aux abords de la voie ferrée sur laquelle le PPU s'appuie repose sur un fondement erroné.

Conclusion personnelle sur ce PPU

En bref, ce texte ne vise pas à faire fait pas une énumération exhaustive de tous les impacts de l'adoption de ce PPU. Il vise à illustrer que les études essentielles qui devraient appuyer la faisabilité du projet sont absentes. L'analyse des impacts de tous genres sur notre communauté est insuffisante voire inexistante. Reporter ces études à plus tard est une erreur de planification manifeste. Il est inutile d'entériner des principes de développement si notre communauté n'a pas les moyens de les réaliser ou que ses besoins et contraintes n'ont pas été pris en compte.

Message aux élus qui doivent approuver le PPU

Selon l'information qui a été mise à la disposition des citoyens à l'appui du PPU Saint Charles, il y a insuffisance d'études préliminaires et d'impact démontrant le bien-fondé de la solution présentée et justifiant l'adoption de ce PPU. La pression des promoteurs et le sentiment de fausse urgence actuels ne sont pas des motifs à agir rapidement.

Votre approbation risque d'avoir des impacts inconnus dans le futur et compromettre le bien-être des citoyens. Je recommande d'exiger la réalisation de toutes les études préparatoires avant de prendre votre décision et vous demande également de ne pas approuver ce PPU dans sa forme actuelle car il est incomplet et insuffisamment motivé.

Jean-Claude Champagne, ing., arch.
jcc@jcchampagne.com



RÉSEAU ÉCOCITOYEN de Saint-Lambert

Agir et sensibiliser à l'environnement

MÉMOIRE DU RÉSEAU ÉCOCITOYEN REFONTE EN URBANISME 2022

Le vendredi 17 juin 2022

INTRODUCTION

D'emblée, dans tout le processus entourant la refonte de nos outils d'urbanisme, plusieurs très bons éléments sont dignes d'être soulignés:

- Que le dossier soit pris en main et qu'il avance bien
- L'accompagnement de la firme externe
- La très bonne mise en contexte et la qualité de la documentation
- Les nombreuses consultations (3!) et la possibilité de déposer un mémoire
- L'opportunité être reçu en privé comme groupe d'intérêt

Merci beaucoup.

Le développement harmonieux, convivial et écologique bien sûr de notre déjà très belle ville, mais aussi pleine de potentiel, nous intéresse énormément au Réseau.

Comme on peut se sentir tout au long de notre lecture du Plan d'urbanisme, tout le travail autour de la Vision 2035 nous a animé et inspiré nous aussi.

Les défis seront nombreux avec les nouvelles pratiques de travail, le changement climatique, l'évolution de la démographie, notre situation financière, notre place dans l'agglomération, l'inflation, etc.

Dans l'ensemble, nous aimons ce qui est proposé; voici nos commentaires et nos propositions.

DE FAÇON GÉNÉRALE

Parmi les points positifs:

- De beaux concepts dans le plan stratégique (milieu de vie complet, échelle humaine, etc)
- De vouloir développer dans le respect du patrimoine, de l'architecture, de l'histoire
- La volonté de mieux protéger les arbres et espaces verts et combattre les îlots de chaleur
- Les contributions et cessions pour fins de parc, de terrain de jeu et espace naturel
- Des normes de construction revues (mais sont-elles suffisantes? assez contraignantes?)
- De minimiser l'implantation au sol, les hauteurs selon le voisinage, les quartiers
- De nommer la pénurie de logements (mais ça prendrait donc du locatif et de l'abordable!)
- De parler de diversité de logements et d'installations, ainsi que de mixité générationnelle
- L'autorisation de logements complémentaires à intergénérationnels
- La poursuite de la Coulée verte comme axe structurant
- De cesser de demander aux commerces de payer pour du stationnement
- L'entretien 4 saisons du réseau cyclable et piétonnier
- La prise en compte des besoins des personnes à mobilité réduite
- L'intention de réaliser un plan de mobilité durable

Parmi les points un peu plus négatifs:

- Il faudrait arrêter de dire que toute la ville est déjà bâtie... puis de parler de 95%
- Il manque d'exemples de mesures pour assurer sécurité et convivialité à certains tronçons
- Circuit-courts: il y aurait des 10 minutes qui sont plutôt des 15 voire 20 minutes de marche
- Manque-t-il vraiment de places de stationnement au Village ou est-ce une impression
- Pas de logements sociaux (ni abordables, ni adaptés); on devrait imposer un % minimum
- L'objectif 4.3 (offre diversifiée pour des ménages aux réalités variées), n'est nommé que dans deux des 7 milieux de vie (Houde et Prévile-les-Champs)
- L'immeuble à bureaux sur Saint-Laurent, c'est, pour le moment du moins, un centre de jour pour la déficience intellectuelle
- Il n'y a plus de dépanneur sur Green
- Le secteur Saint-Charles et celui du Haut-Saint-Lambert ne constituent pas tellement un milieu de vie; ils sont vraiment séparés par la voie ferrée
- On parle beaucoup du stationnement derrière Taylor, mais peu de celui derrière le Café Passion et pas du tout de ceux derrière Desjardins et BMR
- On devrait implanter du stationnement pour les vélos au lieu de seulement l'encourager
- À notre connaissance, il n'y a pas de corridor en chaussée désignée qui bifurque sur l'avenue de Normandie (une rue dangereuse à vélo et à pied) venant de Queen

Autres questions d'ordre général:

- A-t-on des projets d'auto-partage et autres alternatives à l'auto-solo à même les nouveaux développements?
- A-t-on l'intention d'abaisser le nombre de places de stationnement exigées par unité (à part à 850 mètres de la gare)?
- Comment pense-t-on réduire les nuisances sonores de la 132? Juste avec des saules?
- Le parc-plage c'est joli, mais si nous dépendons de l'unique passerelle des écluses?
- Où va-t-on construire les places déjà manquantes en garderie et en milieu scolaire?
- Où sont les bacs semi-enfouis dans les projets, pour les différentes matières résiduelles?

PAR RAPPORT AUX DIFFÉRENTS SECTEURS

- Secteur Houde: nous aurions voulu voir des scénarios pour le pôle Churchill/Victoria
- Secteur Prévile: quelles sont les pistes de solution pour renforcer les liens nord-sud?
- Parc du Havre: quels sont les aménagements planifiés? Et les accès à l'eau?

PPU SAINT-CHARLES

- Pourquoi ne pas mettre les bâtiments les plus hauts le long de la voie ferrée et les plus bas près de la rue Saint-Charles?
- Quels types de commerces et de services de proximité, seulement des bureaux?
- Comment va-t-on ne pas surcharger ce secteur avec plus de circulation? Des études de circulations ont-elles été réalisées? Nous nous attendons au pire présentement
- Lien (passerelle) de part et d'autre de la voie ferrée: pourra-t-elle vraiment être réalisée?
- Encore une fois, où sera l'école primaire pour les enfants de ce nouveau développement?
- Qu'en est-il de nos options pour négocier avec le CN pour sa parcelle de terrain entre la cour à bois et le 791 Saint-Charles? Ça vient couper le secteur en deux...
- Nous aurions aimé que la zone RD-28 soit elle aussi considérée (usages mixtes?)

PPU CENTRE-VILLE

- Quelle(s) vocation(s) pour quels terrains municipaux (Elm/Saint-Denis?)
- Redéploiement des services municipaux, où? Qu'est-ce qu'on garde ou non? Les besoins d'espaces sont-ils établis, chiffrés?
- Un nouvel hôtel de ville? Où? Sa rénovation plutôt, d'une partie au moins?
- Abolition des places de stationnement à fournir, juste sur Victoria où tout le centre-ville?
- Un lien cyclable bidirectionnel est-il souhaitable sur tout Saint-Denis?
- Notre-Dame et Victoria ne sont pas des rues cyclables présentement, point

PPU BOULEVARD LAURIER

- La grande question c'est: comment va-t-on gérer le trafic dans ce secteur? Étude de circulation? Scénarios possibles, probables?
- Quelles seront les entrées et sorties possibles sur Laurier?

D'AUTRES IDÉES GÉNÉRALES VENANT DU RÉSEAU

- Privilégier les aménagements mixtes, compacts, denses, qui s'intègrent bien
- Se permettre la densification tant qu'on a les infrastructures et les services pour la soutenir (écoles, aqueducs, collecte des déchets, voies de mobilité, etc); des études sont à faire
- Tenir compte de la qualité de vie, du sentiment de sécurité, d'appartenance et de bien-être
- Favoriser les nouvelles constructions utilisant le minimum d'énergie
- Favoriser les bâtiments certifiés LEED; donner l'exemple avec nos bâtiments municipaux
- Que le gaz dit naturel et le mazout soient bannis des nouveaux projets de développement
- Que les appareils de chauffage, de ventilation voire de climatisation soient «zéro émission»

- Avoir des espaces vélos intérieurs et extérieurs sécuritaires dans les nouveaux bâtiments
- Se rappeler qu'une place de stationnement pour une voiture, c'est 10 places pour les vélos
- Limiter les espaces de stationnements extérieurs en surface aux visiteurs et livreurs uniquement (penser souterrains, à étages)
- Prévoir (chiffrer) un nombre minimal de bornes de recharge par nombre d'unités
- Même chose pour l'autopartage et diminution des places «régulières» en conséquence
- Que les automobilistes réalisent que Saint-Lambert est la ville de la mobilité active
- Exiger des toitures blanches ou «vertes»
- Prévoir des bassins de rétention d'eau avec des plantes adaptées, des pavés perméables
- Exiger un maximum de surface vertes, et pas juste de la pelouse; beaucoup de plantation
- Dans un grand projet, favoriser les architectures un peu changeantes, moins monotones
- Évaluer les autres façons d'habiter: coopératives, etc.
- Que soit retiré la notion de «lien de parenté» pour les projets intergénérationnels
- Que des concours d'architecture soient automatiquement exigés pour tout grand projet

CONCLUSION, POINTS LES PLUS IMPORTANTS

Encore une fois, dans l'ensemble, les différents outils, dans leur nouvelle forme proposée, contiennent surtout des améliorations, beaucoup d'améliorations, que nous n'avons pas toutes nommées. Toute la partie touchant le processus de participation de la population à l'exercice mérite d'être soulignée une fois de plus.

Parmi les points plus faibles selon nous, ou manquants, nous nous inquiétons surtout:

- Du peu de chances d'avoir une passerelle pour lier Saint-Charles et le Haut-Saint-Lambert
- De l'absence totale d'indications quant au logement social et notre souci de faire une place pour toutes et tous
- Du grand manque de places à prévoir en garderie et au niveau scolaire primaire éviter le «on verra rendu là»
- Du nombre de bornes électrique non chiffré pour les nouvelles constructions
- Même chose pour la place des véhicules en autopartage
- L'emplacement à prévoir du potentiellement futur hôtel de ville ou sa rénovation

En souhaitant bien sûr que ces considérations vous seront utiles et qu'elles viendront bonifier ou améliorer tout le très bon travail qui a été fait, mais qui nous apparaît nécessaire de compléter ou d'asseoir sur des études indépendantes, faites en amont.

Encore une fois, développer le réflexe de lancer un concours d'architecture afin d'assurer que les espaces à re-développer seront habités au grand plaisir de plusieurs générations.

Viser le carboneutre, car dans quelques années, ça deviendra la norme. Comme ville, nous sommes aussi en position d'exiger la norme LEED; les contracteurs veulent bâtir, ils auront à se plier aux plus rigoureuses des exigences.

Ont contribué à ces réflexions: Philippe Kouadio, Hugues Létourneau, Carole Ricard, Sébastien Jubinville et Dominique Lebeau.

Recevez nos salutations les plus amicales et comptez sur nous pour la suite!

- Le Réseau écocitoyen de Saint-Lambert

SOCIÉTÉ D'HISTOIRE MOUILLEPIED

MÉMOIRE
DÉPOSÉ DANS LE CADRE DU
PROJET DE RÉFORME DU PLAN D'URBANISME
17 JUIN 2022

La Société d'histoire Mouillepied (SHM) est un OBNL issu d'un comité d'abord formé en 1974, puis autonome juridiquement depuis 1980. Elle collecte, collige et diffuse tout ce qui concerne l'histoire de Saint-Lambert, incluant son patrimoine bâti qu'elle met en valeur et tente de protéger. Elle a, à ce titre, collaboré étroitement à l'inventaire du patrimoine bâti effectué par la firme québécoise Patri-Arch en 2017-2018.

La SHM est consciente de l'obligation légale de mettre à jour les outils guidant l'évolution du cadre bâti de la ville. Elle remercie les autorités municipales de la tribune que permettent les actuelles consultations autour de ce projet de réforme. Elle profite donc de l'exercice en cours pour faire valoir certains principes, valeurs et préoccupations touchant le développement de notre municipalité, surtout en ce qui a trait à son cadre bâti.

La SHM souhaite énoncer quelques principes fondamentaux en matière de protection du patrimoine. Mais faisons d'abord un peu d'histoire. Saint-Lambert est une banlieue ferroviaire dont le développement s'est vu stimulé par la construction d'infrastructures au milieu du XIXe siècle. Son premier développement structuré s'est réalisé à cette époque, alors que la bande comprise entre les avenues Victoria et Notre-Dame a été loti, du fleuve à la voie ferrée. Le seul témoin de ce proto-village est la maison Morris/Sainte-Marie, sise à l'angle de la rue Logan.

Une vingtaine d'années plus tard, c'est le secteur situé entre les côtés sud des avenues Victoria et Lorne qui a été divisé, vendu alors par le Grand-Tronc qui n'en avait plus l'utilité depuis l'ouverture du pont Victoria. Les derniers vestiges de cet élargissement de la zone bâtie se trouvent au pied de l'avenue Lorne -les deux maisons de village érigées vers 1875- et sur le chemin Riverside au coin de la même avenue, avec les deux maisons au toit mansardé datant d'environ 1880. Outre les onze maisons de ferme émaillant le chemin Riverside, la rue de Bretagne et le boulevard Simard, ces cinq maisons sont les plus anciens vestiges architecturaux de notre petite ville, bien que très vite, d'autres ont été construites, que nous retrouvons par exemple dans le secteur du parc Victoria, développé à partir de 1890, ou de l'avenue Saint-Denis quelques années après. Nous n'évoquerons pas ici la fragile existence de la première église anglicane, plus vieil édifice public lambertois, puisque nous en avons abondamment documenté l'importance au fil des dernières décennies. À son sujet, nous estimons que le zonage de ce terrain ne doit pas demeurer commercial, étant borné de part et d'autre par des zones résidentielles. Un usage résidentiel serait de mise, voire même un usage communautaire. Le statut actuel et proposé ici laisse croire à du zonage ponctuel, en porte-à-faux avec la trame qui l'encadre.

Au moment d'entamer son inventaire partiel de Saint-Lambert, la firme Patri-Arch a affirmé très tôt durant le projet avoir été impressionnée par la richesse du patrimoine architectural local. Vous l'aurez compris, il faut être conscient de cette richesse, qui couvre quelques siècles, depuis les bâtiments évoqués plus haut aux bungalows *mid century* des quartiers plus récents. Cette diversité fait la marque de Saint-Lambert, soutenue par une préoccupation traditionnelle envers le patrimoine arboricole, encouragé par une société d'horticulture qui a commencé ses activités il y a plus de 125 ans. Près de 40 % du parc de logements de Saint-Lambert a plus de 60 ans, composé à environ 42 % de maisons unifamiliales ou jumelées. En terme de ratio, cela en fait le parc immobilier le plus ancien de l'agglomération, ce qui, à notre sens, devrait être pris en compte dans les décisions tant locales que régionales. Doit-on en effet avoir les mêmes exigences envers un milieu où la richesse patrimoniale est plus grande? Il nous semble que poser la question, c'est y répondre.

Notre patrimoine - dans son sens élargi - est donc un élément de fierté que nous devons défendre avec énergie. Nous estimons qu'il ne doit pas être considéré en soi, isolément, mais qu'il doit impérativement être partie d'un ensemble de paramètres qui nous assurent d'un milieu de vie harmonieux. Il exige donc une attention particulière lorsqu'il est question d'implantation, de matériaux, de hauteur, d'occupation du sol, d'aménagement paysager, pour ne nommer que ceux-là. Le patrimoine bâti et de la foresterie urbaine font d'ailleurs partie de la « lecture du milieu » du document de synthèse préparé pour la présente refonte, et la mairesse a plus d'une fois exprimé les préoccupations du conseil municipal à ces sujets. On peut aussi y lire que la planification urbaine doit se faire « En assurant la protection du patrimoine architectural et du caractère spécifique des quartiers ». Le patrimoine y figure aussi comme objectif premier de la première orientation, demandant à être protégé pour « favoriser la mise en valeur des composantes identitaires » de la ville.

Un des paramètres de préservation du patrimoine bâti est le respect des hauteurs de bâtiments. À ce chapitre, la grande majorité des quartiers hors centre affichent des bâtiments d'un ou de deux étages. Cet élément est toutefois mis en péril dans des zones où la transformation du cadre bâti a déjà fait son œuvre. Le centre-ville en est un exemple marquant. Depuis la fin des années 1950, avec l'apparition de l'édifice Seaway (465 avenue Victoria), le secteur n'a cessé de voir surgir des bâtiments qui en ont modifié l'échelle : les édifices Soucie/Bixi (2 et 6 boulevard Desaulniers) en 1962-1965, le manoir Saint-Lambert en 1973, le 489 avenue Victoria vers 1975, le carrefour Victoria en 1978, les édifices de logements en copropriété du 323 avenue Victoria et du 80 avenue Lorne dans les années 1980. Un secteur de l'avenue Victoria demeure relativement intact, du côté e, entre le boulevard Desaulniers et la rue Webster, et il nous semble qu'il devrait être préservé à cette échelle, donnant à ce périmètre commercial une échelle et une uniformité de matériaux telles qu'il demeure agréable d'y flâner. L'objectif 2,1 du PPU du centre-ville vise d'ailleurs cette volonté d'atteindre « une harmonisation des façades et des gabarits dans le respect de l'hétérogénéité de l'architecture d'origine et de l'échelle du cadre bâti existant. »

Toutefois, la densification menace et elle est d'autant plus présente actuellement dans la zone allant de la rue Webster à la voie ferrée. La hauteur des bâtiments est un facteur qui n'est pas toujours propice à un centre-ville à dimension humaine, particulièrement lorsque les vents froids sont concentrés sur les passants tout près du carrefour Victoria. Le pourcentage d'occupation du sol a aussi ses effets pervers, notamment lorsqu'en zone dense, l'entièreté d'un terrain peut être occupé, ce qui donne un paysage urbain plus dense et moins aéré, dépourvu de toute végétation. La coupe récente d'arbres matures par les promoteurs du 626 avenue Victoria, même en limite du terrain, est un paramètre qui devrait être balisé afin d'éviter de tels appauvrissements de la canopée, surtout lorsqu'on se préoccupe du problème des îlots de chaleur. Dans le même ordre d'idée, les résidents des avenues Mercille, Birch et Pine seraient-ils heureux de se voir privés du soleil matinal, advenant qu'une lisière de bâtiments de 8 étages soit construite sur la rue Mercier? Ces nuisances au sujet du vent et de l'obstacle à l'ensoleillement sont d'ailleurs mentionnées dans le projet de programme particulier d'urbanisme du centre-ville.

Il ne faut pas perdre de vue que la densification exigée dans le périmètre de la gare, telle qu'exposée dans le *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil*, bien qu'apparemment incontournable, ne s'applique qu'aux « ...lots de 0,1 ha et plus vacants en date du 12 mars 2012 et à tout projet de développement ou de redéveloppement (optimisation) devant accueillir seule ou en mixité la fonction résidentielle ». Son aire de calcul est d'ailleurs démesurée, le rayon exigé de 1 km couvrant environ 40% de la superficie totale de Saint-Lambert. Elle n'est donc pas un objectif impératif pour tout développement futur de notre ville, d'autant qu'elle est, dans l'agglomération, celle qui est la plus densément peuplée, à savoir, en 2011, 2 855 habitants par km² ou 28,55 habitants par hectare, soit le double de l'ensemble de l'agglomération. De plus, une disposition prévoit que « par souci d'intégration dans les milieux construits, les densités minimales prescrites peuvent ne pas être imposées aux lots intercalaires de 1000 m² et moins existants [...] selon les cas d'exception suivants : a) dans les ensembles patrimoniaux d'intérêt métropolitain, les sites patrimoniaux et les autres sites d'intérêt patrimonial identifiés à la carte 12 ». Le *Schéma*, au paragraphe 3.1.3.1 reconnaît cette exception pour Saint-Lambert :

Les territoires d'intérêt culturel, historique et patrimonial ont été le lieu d'événements, d'occupations ou d'activités ayant marqué l'histoire locale, régionale ou nationale. Une étude de caractérisation du patrimoine a permis d'actualiser les connaissances relatives au patrimoine bâti, paysager et archéologique de l'agglomération¹. Ainsi, par la valeur architecturale ou historique des bâtiments qui s'y trouvent, plusieurs secteurs de l'agglomération présentent un intérêt marqué au plan patrimonial et doivent, dans la mesure du possible, être mis en valeur et préservés, notamment [...] les noyaux villageois du Vieux-Longueuil et du Vieux-Boucherville (sites patrimoniaux reconnus), de même que celui de Saint-Lambert.

Le village soutient déjà en général une densité se situant dans un spectre de moyenne à forte. Le noyau villageois, comme le chemin Riverside, sont d'ailleurs reconnus comme ayant un statut d'intérêt métropolitain en matière de zones patrimoniales, demandant une attention particulière dans les aménagements à venir. Il en est de même pour trois secteurs dans le projet de plan d'urbanisme proposé, soit le quartier Desaulniers, le parc

Victoria et la cité-jardin de Préville-en-Bas, qui méritent tous trois un encadrement plus serré de manière à en protéger la richesse architecturale.

À l'intérieur même du centre-ville, certains secteurs devraient être préservés de par l'homogénéité qu'ils affichent. Citons ici, outre le segment de l'avenue Victoria déjà mentionné, les deux côtés de l'avenue Lorne, le côté nord de l'avenue Saint-Denis - ce que précise heureusement l'objectif 2.4 du projet de PPU du centre-ville -, le côté est de la rue Aberdeen ainsi que l'ensemble de l'avenue Notre-Dame. À ce chapitre, la recherche d'une unité d'image du cadre bâti tel que le préconise le projet de PPU du centre-ville est un élément positif. Mais cette unité doit dépasser le simple critère du revêtement des façades.

Ce paramètre incontournable de l'homogénéité des secteurs, un principe élémentaire en urbanisme, vient heurter celui de la densification. Nous sommes surpris de constater que, malgré la volonté de protection énoncée en filigrane de toute cette démarche, à peu près toutes les zones du centre-ville pourraient en principe accueillir des bâtiments allant de 8 à 12 étages. Ce n'est pas, selon nous, une règle qui permettra de préserver ce qui reste d'éléments patrimoniaux dans ce quartier. Nous estimons incontournable l'idée de protéger les zones mentionnées dans le paragraphe suivant, afin de permettre de maintenir ces témoignages de l'évolution de notre ville que sont les bâtiments qu'ils abritent, notamment les cinq cités plus haut.

A-t-on pris en compte les conséquences foncières négatives sur la conservation? Un zonage permettant de telles hauteurs aura un effet délétère sur ce qui reste d'éléments patrimoniaux dans le « village », dans la mesure où l'évaluation foncière reflètera rapidement le potentiel de développement, et les citoyens pourraient n'avoir d'autre choix que de céder leur propriété au plus offrant. Sont visés aussi quelques bâtiments locatifs qui, sans être exceptionnels au plan de l'architecture, permettent une offre locative qui assure Saint-Lambert d'une diversité sociale. Nous pensons ici aux trois immeubles locatifs faisant le coin du chemin Riverside, de la rue Logan et de l'avenue Victoria. Deux autres datant de la même époque se trouvent au pied de l'avenue Argyle, du côté sud. Encore là, la pression foncière pourrait forcer l'évacuation de plusieurs locataires qui n'auraient d'autre choix que de quitter Saint-Lambert devant la hausse incontournable du prix des logements.

Voulons-nous vraiment voir disparaître sous des tours de 8 étages tout un segment de l'avenue Saint-Denis, entre la rue Elm et l'avenue Victoria, alors qu'il abrite trois maisons de la fin du XIX^e siècle, dont celle de l'entrepreneur Alphonse Gravel, bâtisseur de nombreux édifices de notre ville?

Quant à l'ensemble du territoire résidentiel, nous sommes étonnés d'y voir la possibilité de bâtiments de trois étages. Nous venons, par cette proposition, signer la mort du bungalow, élément nord-américain du patrimoine d'après-guerre. Certaines rues, développées au début des années 1950, en présentent un ensemble cohérent, un élément paysager dans la trame urbaine. Déjà, les promoteurs sont actifs dans notre ville, achetant en quantité des maisons faisant notre décor depuis des décennies, pour les transformer au goût du jour, dans des modèles de plus en plus semblables, aux fenêtres noires, en éliminant souvent tout l'aménagement paysager et arboricole du terrain. Ces entrepreneurs sont actifs partout dans

les zones urbaines et péri-urbaines, démolissant des bungalows ou des cottages afin d'ériger souvent des maisons jumelées sur des terrains qui avaient abrité jusque-là des maisons unifamiliales. Est-ce le Saint-Lambert que nous souhaitons? Est-ce ainsi que nous préserverons ce que le projet identifie comme le « caractère spécifique » de nos quartiers?

D'ailleurs, il est pour le moins surprenant de constater que le « terrain » de la maison dite Beauvais, à l'ombre des tours du complexe Rive droite, est aussi zoné pour accueillir 12 étages alors que ce bâtiment du XVIII^e siècle est cité par la Ville. Verra-t-on un second exemple de retrait de citation par l'administration, après celui qu'elle a fait dans le cas de la première église anglicane?

Bien que le projet de réforme du plan d'urbanisme, présenté par la Ville de Saint-Lambert, contienne plusieurs éléments positifs, il nous importe que ceux-ci ne demeurent pas des vœux pieux dans les prochaines années qui seront cruciales pour notre localité. Toutefois, de par la richesse de son patrimoine, notre ville a un devoir public d'en assurer la préservation et de lui assurer un cadre d'intégration dans la trame urbaine qui le mette en valeur. Nous sommes heureux d'y voir énoncés des principes fondamentaux d'un urbanisme intégré, par exemple celui de l'harmonie architecturale, à la section 4,2,3 du règlement proposé de zonage, stipulant que pour « ... l'ensemble du territoire de la ville, toute nouvelle construction ou tout agrandissement, réparation ou transformation d'une construction existante doit se faire en harmonie de volume, de forme, de couleur et de qualité de matériaux avec les constructions avoisinantes ». Cette disposition est de celles qui doivent demeurer présentes à l'esprit des décideurs dans tout projet.

Nous ne rejetons pas tout développement, mais nous estimons que certains secteurs de la ville méritent d'être préservés parce qu'ils font ce que nous sommes. Plusieurs des zones à redévelopper ne viennent pas en conflit avec nos préoccupations, dans la mesure où elles se trouvent à l'extérieur ou en périphérie des secteurs riches en patrimoine. Nous espérons que la lecture de ce mémoire sera inspirante et saura guider vos préoccupations et vos actions pour l'avenir, afin de conserver l'esprit des lieux de notre belle localité. Nous vous remercions à nouveau de nous avoir fourni l'opportunité de faire valoir ces points de vue.

La Société d'histoire Mouilleped

Gilles Delarosbil, président, comptable professionnel agréé

Huguette Chartrand, vice-présidente, historienne

Thérèse Corbeil, secrétaire, historienne

Yves Guillet trésorier, historien

Jill Lacoursière, administratrice, aménagiste et diplômée en urbanisme

Denyse Lemay, administratrice, anthropologue

Janet Sader, administratrice, spécialiste en histoire de l'architecture

17 juin 2022

Le 15 juin 2022

Ville de Saint-Lambert
Refonte des outils d'urbanisme
Chargé des consultations : www.inm.qc.ca
Pour toute question : urbanisme@saint-lambert.ca
Dépôt de documents écrit (date limite 17 juin 2022)
<https://www.saint-lambert.ca/fr/refonte-urbanisme#anchor-3>

Objet : Appui au développement économique de Saint-Lambert et à la vitalité de la rue Victoria.

La Ville effectue présentement des consultations visant la mise à jour de son plan d'urbanisme afin de s'assurer de répondre aux besoins de la population, tout en s'adaptant aux nouvelles réalités du milieu. Le but de cette refonte des outils d'urbanisme est d'assurer la pérennité de la Ville en proposant des mises à jour qui répondent à une vision d'avenir tout en respectant ses obligations légales.

Le développeur PUR Immobilia souhaite construire un projet immobilier résidentiel vert mixte qui respectera les plus hauts standards environnementaux et les besoins de la population de Saint-Lambert. En tant que commerçant, je suis en faveur d'un tel projet puisqu'il répondra non seulement à la crise du logement, mais il permettra aussi la réalisation d'un projet où le centre-ville et les services de proximité seront à distance de marche.

Ce projet nous apportera un achalandage de nouveaux clients qui participeront à l'essor économique de notre ville. Il s'agit, pour nous, de plus de 8,5 M\$ de retombées dans nos commerces sur 5 ans. De plus, il permettra de rapprocher la population des emplois et des services et de réduire la dépendance à l'auto. Il aura également des impacts positifs sur la cohabitation et la diversité.

C'est en appui aux démarches de revalorisation et de redéveloppement des zones industrielles Dare et Coupal, qui favoriseront le développement économique de nos entreprises, que je vous fais part, par la présente lettre, de mon appui à la réalisation d'un projet de société porteur pour notre communauté.

Commerce : Boutique 424
Nom : ERIC BERGERON
Adresse : 424 AV VICTORIA
Téléphone : 450 923 5110
Courriel : Boutique 424 @videoteam.ca

Signature : Eric Bergeron

Le 14 juin 2022

Ville de Saint-Lambert
 Refonte des outils d'urbanisme
 Chargé des consultations : www.inm.qc.ca
 Pour toute question : urbanisme@saint-lambert.ca
 Dépôt de documents écrit (date limite 17 juin 2022)
<https://www.saint-lambert.ca/fr/refonte-urbanisme#anchor-3>

Objet : Appui au développement économique de Saint-Lambert et à la vitalité de la rue Victoria.

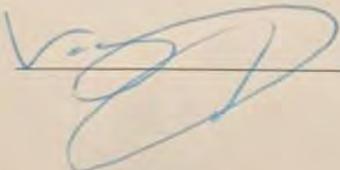
La Ville effectue présentement des consultations visant la mise à jour de son plan d'urbanisme afin de s'assurer de répondre aux besoins de la population, tout en s'adaptant aux nouvelles réalités du milieu. Le but de cette refonte des outils d'urbanisme est d'assurer la pérennité de la Ville en proposant des mises à jour qui répondent à une vision d'avenir tout en respectant ses obligations légales.

Le développeur PUR Immobilia souhaite construire un projet immobilier résidentiel vert mixte qui respectera les plus hauts standards environnementaux et les besoins de la population de Saint-Lambert. En tant que commerçant, je suis en faveur d'un tel projet puisqu'il répondra non seulement à la crise du logement, mais il permettra aussi la réalisation d'un projet où le centre-ville et les services de proximité seront à distance de marche.

Ce projet nous apportera un achalandage de nouveaux clients qui participeront à l'essor économique de notre ville. Il s'agit, pour nous, de plus de 8,5 M\$ de retombées dans nos commerces sur 5 ans. De plus, il permettra de rapprocher la population des emplois et des services et de réduire la dépendance à l'auto. Il aura également des impacts positifs sur la cohabitation et la diversité.

C'est en appui aux démarches de revalorisation et de redéveloppement des zones industrielles Dare et Coupal, qui favoriseront le développement économique de nos entreprises, que je vous fais part, par la présente lettre, de mon appui à la réalisation d'un projet de société porteur pour notre communauté.

Commerce : LA Bouticaine
 Nom : Valérie Kordonovs
 Adresse : 414 Ave. Victoria
 Téléphone : (514) 756-7797
 Courriel : info@labouticaine

Signature : 



Dossier Saint-Charles : D'un rêve de forêt urbaine à une consultation publique limitée.

Dernière mise à jour : 7 avr.

La candidate à la mairie de Saint-Lambert, Mme Pascale Mongrain en avait surpris plus d'un lorsqu'elle avait déclarée vouloir faire une forêt urbaine du secteur Saint-Charles à multiples reprises lors des débats pour la mairie de Saint-Lambert.

"Quant à elle, Pascale Mongrain souhaite transformer le terrain en forêt urbaine, advenant que la Ville en ait les moyens."

Source: Pas de zones résidentielles pour le secteur Saint-Charles à Saint-Lambert (fm1033.ca)

Maintenant élue, nous voyons sa position évoluer vers une autre vision pour le secteur Saint-Charles...

Elle déclare maintenant que ce ne seront pas tous les aspects du développement du secteur Saint-Charles qui seront soumis à la consultation publique.

Elle déclare aussi que le projet devra se confirmer au schéma d'aménagement de l'agglomération de Longueuil.

Source: Le Courrier du Sud | Saint-Lambert renouvelle sa réserve foncière dans le secteur Saint-Charles

«Il est sage et dans l'intérêt de notre ville de renouveler la réserve pour être sûr que ce qui va être fait va correspondre aux volontés des citoyens de Saint-Lambert», a précisé la mairesse Pascale Mongrain.

Point positif, elle a d'ailleurs réitéré qu'il y aurait une autre consultation publique à propos du projet et qu'elle souhaitait pouvoir la faire en personne.

Mme Mongrain a toutefois indiqué que ce n'était pas tous les aspects du projet qui seront soumis à la consultation, alors que le projet devra se confirmer au schéma d'aménagement de l'agglomération de Longueuil.

Ceci ouvre la porte à toutes sortes de scénarios...

Voici le lien vers le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL

331

DB3

Règlement CA-2014-210

Projet de réseau électrique métropolitain de
transport collectif

6211-14-009

Longueuil 2035
Pour une agglomération durable



On y voit le nombre de logements recommandés à Saint-Lambert pour le redéveloppement.

Si on se fie au développement Quartier Victoria, la ville n'a pas hésité à dépasser le nombre de logements recommandés dans le schéma d'aménagement de l'agglomération de Longueuil avec une densité de 260 habitants par Hectare alors que la recommandation était de 60 à 75 habitants par Hectare.

Tableau 31 : Sites majeurs potentiels de redéveloppement (optimisation) à des fins résidentielles de l'agglomération

	SUPERFICIE (HA)		NOMBRE DE LOGEMENTS SELON L'HYPOTHÈSE DE REDÉVELOPPEMENT (ENSEMBLE DES SITES)		
	ENSEMBLE DES SITES	SITES PRIORITAIRES	25 %	40 %	60 %
Boucherville	24	0	195	310	470
Brossard	277	120	4 120	6 595	9 890
Longueuil	393	223	6 165	9 860	14 795
Saint-Bruno-de-Montarville	10	0	75	120	180
Saint-Lambert	30	30	395	635	950
Total	734	373	10 950	17 515	26 285

Tableau 32 : Seuils minimaux de densité résidentielle exigés à l'intérieur des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun métropolitain structurant

	MODE	RAYON OU LARGEUR (M)	SEUIL MINIMAL DE DENSITÉ RÉSIDENTIELLE BRUTE/NETTE (LOG./HA)
Station de métro Longueuil–Université-de-Sherbrooke	Métro	1 000 (R)	110 / 137,5
Corridor du prolongement du métro	Métro	2 000 (L)	80 / 100
Stations SLR Panama, Chevrier et Quartier	SLR	1 000 (R)	80 / 100
Corridor A-10 (hors des aires d'influence des stations SLR) ¹	SLR	2 000 (L)	35 / 44
Gare Longueuil –Saint-Hubert	Train	1 000 (R)	80 / 100
Gares Saint-Lambert et Saint-Bruno-de-Montarville	Train	1 000 (R)	60 / 75
Gare Saint-Basile-le-Grand	Train	1 000 (R)	40 / 50
Corridor de train de banlieue vers Richelieu (projeté) ²	Train	2 000 (L)	40 / 50
Corridor Taschereau	Bus	1 000 (L)	50 / 62,5
Corridor Moïse-Vincent/Quartier	Bus	1 000 (L)	40 / 50
Corridor Roland-Therrien/Vauquelin/Clairevue	Enregistrer	1 000 (L)	40 / 50
Corridor Jacques-Cartier/Mortagne	Bus	1 000 (L)	40 / 50
Stationnements incitatifs De Montarville, Mortagne et Seigneurial	Bus	500 (R)	30 / 37,5

Note : Le rayon (R) fait référence à un point d'accès et la largeur (L), à un axe.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DU LONGUEUIL

Actions	Horizon			Intervenants	Partenaires
	C	M	L		
OBJECTIF 4.3 Diriger d'ici 2035 au moins 40 % des nouveaux logements vers les axes et points d'accès au transport en commun structurant					
4.3.1 Identifier les sites voués à l'urbanisation optimale du territoire à l'intérieur des aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun structurant	•			Villes liées	
4.3.2 Élaborer des planifications particulières intégrées aménagement/transport pour les aires d'influence des axes et points d'accès au transport en commun, en priorisant celles de la place Charles-Le Moyne, des stations Panama et Quartier, des gares de train de banlieue Saint-Lambert et Longueuil – Saint-Hubert et du corridor (autobus) Taschereau	•	•		Villes liées	CN AMT MTMDET RTL CMM

Vision Saint-Lambert - Équipe Karl Villeneuve s'intéresse au développement du secteur Saint-Charles depuis longtemps. Notre programme électoral est clair et connu.

- Nous avons déposé une pétition de 344 signatures au conseil de ville précédent pour réclamer une consultation publique.
- Nous avons proposé à la ville de travailler conjointement avec le Centre de service scolaire Marie-Victorin au sujet de la construction d'une école publique et d'un CPE.

- Nous avons souligné les risques associés à densifier ce secteur qui n'est pas configuré adéquatement si on ne débloque pas d'abord l'intersection Saint-Charles et Saint-Georges.

Nous allons suivre les prochains développements de très près et contribuer à protéger la qualité de vie des Lambertois.e.s de ce secteur.

Articles publiés par VSL à ce sujet.

19 nov. 2021

[Vision Saint-Lambert s'engage à surveiller de près les développements du secteur Saint-Charles](#)

24 oct. 2021

[Élections – Le projet du pôle Saint-Charles à Saint-Lambert](#)

27 juil. 2021

[Un référendum pour le PPU Saint-Charles?](#)

19 mai 2021

[Une école primaire doit être incluse dans le PPU Saint-Charles.](#)

6 avr. 2021

[Débloquer Saint-Georges avant de développer Saint-Charles ?](#)



Débloquer Saint-Georges avant de développer Saint-Charles ?



La ville de Saint-Lambert propose un PPU Secteur Saint-Charles préliminaire. Une consultation citoyenne a eu lieu et est maintenant terminée.

Ce projet de développement nécessite une meilleure planification pour résoudre les problèmes de circulation liés au chemin de fer traversant la rue St-Georges en premier lieu.

Les nombreux trains de marchandises qui y circulent causent de la congestion et des attentes qui peuvent atteindre plus de 30 minutes avant de pouvoir traverser.

On ne trouve pas d'investissements en ce sens dans le PTL (Plan Triennal d'Immobilisation) de la Ville de Saint-Lambert ?

La densification de ce secteur causera un refoulement des voitures vers les rues Tiffin, Notre-Dame, Mercille, Pine, Oak.

Il faut planifier un tunnel ou un viaduc ainsi qu'une passerelle ou un tunnel piétonnier avant tout développement. Voici un document fort instructif qui date de 1999 mais qui demeure très pertinent.



Passerelles 1173965.pdf
Télécharger PDF • 13.02MB

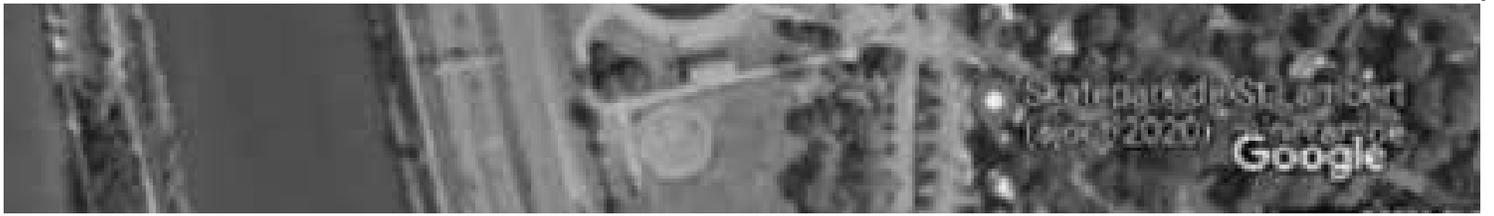




Baseball et balle-molle à Saint-Lambert, il faut profiter des programmes de subventions disponibles!









Une excellente idée de Chambly applicable au futur développement Saint-Charles.

Dernière mise à jour : 7 avr.

Le développement du secteur Saint-Charles fera l'objet de bien des débats dans la prochaine année. Vision Saint-Lambert a déjà exprimé sa position pour la création d'une nouvelle école publique dans ce secteur ainsi qu'une densification planifiée, présentée et acceptée par approbation référendaire par les districts concernés.

Dans l'éventualité où des projets de développements immobiliers seraient approuvés, Vision Saint-Lambert demanderait une contribution financière lors de l'émission de permis de construction, liés à certains nouveaux projets immobiliers.

Les montants, fixés en fonction des coûts des infrastructures et des équipements municipaux, seraient versés dans le fonds Redevance de développement des infrastructures et des équipements municipaux, pour subventionner, en tout ou en partie, des dépenses liées à l'ajout, à l'agrandissement ou à la modification d'infrastructures ou d'équipements municipaux tel que le fera Chambly ci-bas.

Que pensez-vous de cette idée?

[Vision Saint-Lambert propose plusieurs solutions dans son programme électoral](#)

Notre [programme électoral](#) explique comment VSL créerait de la richesse à long terme avec la création des pôles économiques, avec une administration plus dynamique et une plus grande contribution financière des promoteurs immobiliers pour les futurs projets.

Et nous croyons aussi que les promoteurs immobiliers devront considérer le développement en fonction de l'établissement d'une école primaire dans le secteur Saint-Charles.

Une école primaire doit être incluse dans le PPU Saint-Charles. (visionsl.org)

CHAMBLY

La Ville compte désormais imposer une contribution financière liée aux travaux d'infrastructure d'envergure

14 mars 2022

Le conseil municipal de la Ville de Chambly a déposé, le 8 mars dernier, le projet de règlement 2022-1482 portant sur l'imposition d'une contribution financière liée à des travaux d'infrastructure d'envergure. Celle-ci subventionnerait, en tout ou en partie, des dépenses liées à l'ajout, à l'agrandissement ou à la modification d'infrastructures ou d'équipements municipaux.

Cette contribution financière serait imposée par la municipalité lors de l'émission de permis de construction, liés à certains nouveaux projets immobiliers. Les montants, fixés en fonction des coûts des infrastructures et des équipements municipaux, seraient versés dans le fonds *Redevance de développement des infrastructures et des équipements municipaux*, réservé aux projets prévus à court, moyen ou long terme, dans le cadre du *Programme des immobilisations retenues* pour les trois exercices financiers subséquents.

Le fonds permettrait donc de financer des initiatives portant sur l'un des quatre thèmes suivants :

1. la lutte aux changements climatiques et l'acquisition de milieux naturels (25 %);
2. les infrastructures municipales et la voirie (25 %);
3. les parcs et les infrastructures à usage sportif, récréatif ou communautaire (25 %);
4. la construction, l'agrandissement ou l'amélioration de bâtiments municipaux (25 %).

Cette façon de faire, qui engendrerait des retombées fiscales importantes pour la municipalité, permettrait d'accélérer la réalisation de projets d'envergure planifiés, profitables aux citoyens; notamment la station d'épuration des eaux usées, le parc-nature Fonrouge, le centre communautaire et le Centre nautique Gervais-Désourdy.

Or, ces nouvelles mesures s'appliqueraient aux projets nécessitant un permis de construction, de rénovation ou d'agrandissement comptant 12 unités de logement et plus. La contribution serait établie à 5 000 \$ par unité de logement faisant partie d'une habitation pour personnes âgées (HPA); 10 000 \$ par unité de logement située du sous-sol au cinquième étage d'un bâtiment; 15 000 \$ par unité de logement située du sixième au dernier étage du bâtiment.

Toutefois, dans la mesure où le requérant prouverait l'obtention de la certification LEED (argent, or ou platine) pour son projet dans les 120 jours de la fin de la construction, il aurait droit à un remboursement de 20 % de la contribution normalement prévue.

« Avec cette nouvelle forme de financement, profitable à l'ensemble, Chambly exerce une fois de plus son leadership et démontre concrètement son sens créatif et novateur. Nous sommes fiers de ce nouvel outil, permettant d'accélérer la concrétisation de projets municipaux d'envergure, en plus d'améliorer les services offerts directement à la population », se réjouit Alexandra Labbé, mairesse de la Ville de Chambly.

En vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, il est possible pour une municipalité d'exiger une contribution financière liée à l'ajout, l'agrandissement ou la modification d'infrastructures ou d'équipements municipaux requis pour assurer la prestation accrue de services municipaux découlant d'une intervention visée par une demande de permis.

Objet: **Modification proposée à la zone CB-5 (secteur Saint-Denis et Waterman)**

L'immeuble préalablement occupé par le garage Boutin a été vendu le 11 août 2021 à la société 9444-5525 Québec Inc.

Le promoteur du projet (BlackGrove) a alors annoncé son intention de construire à cet endroit un immeuble locatif de 4 étages pour occupation en 2023.

Depuis l'adoption des projets de plan et de règlements d'urbanisme proposant d'augmenter le nombre d'étages maximum de 4 à 5, le site web du promoteur a retiré cette précision.

Dans un souci de permettre au promoteur de développer ce site comme il l'avait prévu lors de l'acquisition tout en permettant aux résidents du secteur de conserver un minimum de qualité de vie et le cachet particulier de leur quartier, je propose de limiter à 4 étages toutes futures constructions dans la Zone CB-5 tel que la réglementation actuelle le prévoit.

Isabelle Le Corre
4 Waterman
Saint-Lambert
J4P 1R8

Objet: **Modification proposée à la zone CB-5 (secteur Saint-Denis et Waterman)**

L'immeuble préalablement occupé par le garage Boutin a été vendu le 11 août 2021 à la société 9444-5525 Québec Inc.

Le promoteur du projet (BlackGrove) a alors annoncé son intention de construire à cet endroit un immeuble locatif de 4 étages pour occupation en 2023.

Depuis l'adoption des projets de plan et de règlements d'urbanisme proposant d'augmenter le nombre d'étages maximum de 4 à 5, nous remarquons aussi qu'il est prévu d'augmenter le taux d'implantation au sol de 33,33% à 80%. Ceci en ferait un bloc massif qui nuirait à l'évaluation de notre propriété ainsi qu'à la quiétude du voisinage.

Dans un souci de permettre au promoteur de développer ce site comme il l'avait prévu lors de l'acquisition tout en permettant aux résidents du secteur de conserver un minimum de qualité de vie et le cachet particulier de leur quartier, je propose de limiter à 4 étages toutes futures constructions dans la Zone CB-5 tel que la réglementation actuelle le prévoit et de préserver le taux d'implantation au sol qui avait été soumis initialement à 33,33%.

Cordialement,

Christian Bedard, Co-Propriétaire
138 avenue Saint-Denis
Saint-Lambert, QC
J4P 2G2

Sujet : Plan d'urbanisme et cadre réglementaire

Zone : RD-30 Riverside

Bonjour,

Je voulais faire suite à la nouvelle zone RD-30 sur la rue Riverside.

Nous habitons à 4 maisons de cette zone et nous avons spécifiquement déménager du vieux port Montréal pour vivre dans un quartier résidentiel loin des hautes tours et du manque d'esthétique de Griffintown.

Ce projet va complètement défigurer notre secteur et je ne peux même pas concevoir qu'un tel zonage puisse être autorisé. Je vous demande de tout cœur d'aller revoir des immeubles de 12 étages avant de faire cette modification et de vous questionner si vous souhaiteriez avoir tel mur comme voisin de votre maison résidentielle.

Il y a certains immeubles de 12 étages sur Riverside et c'est une grave erreur architecturale d'avoir autorisé cela. Lors de ma première visite à Saint-Lambert j'ai été marqué par ce manque d'esthétique et je ne peux pas croire que nous allons refaire cette erreur.

Je m'oppose fermement à l'autorisation d'un zonage de 12 étages et je vous demande de tout cœur de reconsidérer un zonage de 6 étages.

Geneviève Brunet
70 boulevard de l'Union
438 824-2958

Bonjour,

Nous sommes des résidents de Saint-Lambert depuis plus de 45 ans et apprécions la vie de quartier, la présence importante du couvert végétal, la proximité des commerces et l'harmonie du cadre bâti qui est constitué d'immeubles relatant la riche histoire de la ville.

Nous habitons sur l'avenue Saint-Denis et sommes très sensibles à notre environnement et apprécions la qualité de vie que l'on y retrouve. Plusieurs améliorations au fil des ans ont permis d'améliorer l'environnement de l'avenue St-Denis, notamment : l'instauration d'un sens unique pour la circulation véhiculaire, la transformation du parc St-Denis, l'ajout de plusieurs arbres dans le secteur et le gabarit des nouvelles constructions ayant complété le cadre bâti du secteur.

Il nous apparaît important de conserver et viser à améliorer cette harmonie. Les gestes posés aujourd'hui auront un impact pour les décennies à venir. La hauteur et l'implantation des bâtiments projetés de la zone CB-5 aura un effet direct sur l'environnement du secteur, que ce soit par son impact visuel, l'ensoleillement, le verdissement possible et la dynamique de rue. Nos commentaires quant aux changements proposés au cadre réglementaire de la zone cb5 sont :

- * Un taux de 80% nous semble très (voir trop) élevé, considérant les marges de construction souhaitées pour conserver une ambiance de rue en harmonie avec le secteur et la nécessité du verdissement des sites à développer;
- * Intégrer des reculs (au 4e étage par exemple) pour atténuer l'effet de hauteur des immeubles projetés (depuis la rue, pour le piéton);
- * Prévoir des études d'ensoleillement pour éviter les impacts négatifs sur le voisinage immédiat et bien encadrer la volumétrie des futurs développements;
- * Les marges avant (espace entre une construction et la limite de propriété) devraient permettre de créer des espaces végétalisés, intégrer des cours avant inspirées du secteur résidentiel adjacent et surtout la plantation d'arbres à grand déploiement;
- * Le verdissement du site apparaît aujourd'hui comme un thème civique incontournable pour réduire l'effet d'îlot de chaleur et de mieux gérer les eaux de pluie. En ce sens, une densification d'un site devrait permettre de bonifier son verdissement avec, par exemple, des toitures végétalisées, des jardins de rue. Le pourcentage d'occupation du sol proposé ne permettra pas des aménagements de qualité au périmètre des futures constructions;
- * Les espaces de stationnement, dans un projet de redéveloppement d'une certaine ampleur, devraient être localisés en sous-sol pour libérer les espaces au sol et les utiliser comme espace vert;
- * Demander des études de circulation pour minimiser les impacts sur le secteur;
- * Prôner une architecture de qualité, s'intégrant à son contexte et s'inspirant de la richesse du cadre bâti de St-Lambert tout en évitant d'être une copie d'une époque révolue (en bref, une architecture contemporaine);
- * Privilégier les accès sur rue des unités du rdc pour encadrer et bonifier l'ambiance de la rue (en bref, pas une conciergerie avec une seule porte principale mais de multiples accès aux unités du rdc);

* Assurer une diversité des typologies d'habitation en intégrant des unités de type familial (par exemple, un minimum de 25% d'unités de 3cc).

Hélène DuBerger et Luc Blouin

Bonjour,

Mon nom est Christian Dejardins et je réside au 212 rue Terroux. Dans le cadre de la refonte du plan d'urbanisme, je comprend selon le document ci-joint qu'on propose de modifier le zonage et plus particulieèrment le nombre d'étages maximum pour la Zone RD-22 – Lynx Industrie. De fait, on propose que le nombre d'étages maximal passe de 3 à 4.

Compte tenu du secteur avoisinant et des maison unifamiliales entourant la Zone RD22, je désire que le nombre maximal d'étages demeure à **3 étages** pour cette zone afin d'être en harmonie avec le secteur

Merci de me confirmer la réception de mon courriel.

Merci

Christian Desjarins

212 rue Terroux

514 241 8093

Voici les 6 principaux éléments à considérer.

Section 1 – Attention aux fausses promesses : L'expérience Trigone devrait nous apprendre quelques leçons car une répétition de cette stratégie politique va résulter en un appauvrissement de notre ville.

1 – Le projet tel que présenté en est encore à son aspect primitif. Rien dans la documentation fournie ne permet de soutenir la thèse suivant laquelle la ville en retirera des bénéfices. Trigone nous a enseigné que les services qui devront être fournis coûteront plus cher que les taxes escomptées, ce qui pourrait expliquer le refus des personnes impliquées, y compris certains administrateurs de la ville, de fournir une analyse sérieuse des coûts du projet. Sans oublier, que les locations des appartements, au lieu des ventes, ne rapportent rien comme taxes de bienvenue. Par exemple, les besoins en eau, égouts et autres services peuvent nécessiter l'éventrement des rues voisines pour y installer des conduits supplémentaires, et les expropriations nécessaires pour exécuter ces tâches coûteront des millions.

2 – L'absence d'études de faisabilité en comparant les revenus et les dépenses réelles ne permet pas de prétendre que la création d'une forêt urbaine sur le site coûterait plus cher que les pertes à venir qui suivraient l'exécution de ce plan d'urbanisme.

3 – Il n'existe aucun inventaire des besoins et des enjeux de la collectivité. Cette étape est essentielle pour la bonne gestion des projets urbains. Le projet tel que décrit démontre un gestion défailante de la municipalité car il est incomplet et donc il est impossible de définir son impact sur les finances de la ville, car l'information fournie rend impossible toute décision rationnelle sur ce qui est bon versus les pièges immobiliers cachés.

4 - Considérez les fausses représentations quant à la probabilité que le point d'entrée du trafic restera la gare existante de St-Lambert. Le plan d'urbanisme est basé sur l'hypothèse désuète suivant laquelle la gare de St-Lambert sera pérenne et donc les densités permises seront élevées. Cette hypothèse ne sera plus vraie d'ici 5 années.

Proposition # 1. Ne rien écrire de spécifique pourrait contraindre la ville à capituler devant des promoteurs agressifs qui utiliseraient les généreuses descriptions contenues dans le projet pour forcer la ville à leur permettre de faire des abus. Ainsi : Il ne faut pas écrire que les densités sont des minimums. Il faut écrire que les densités sont des MAXIMUMS.

Section 2 – La circulation des automobiles – Le site est enclavé d'une part à cause de la barrière ferroviaire sur St-Georges et d'autre part, dans l'autre direction, le goulot d'étranglement de la rue Oak qui n'est pas une rue collectrice, mais une rue résidentielle et familiale. Ceci représente un enjeu de sécurité pour les résidents et leurs enfants. Cet enjeu ne pourra pas être résolu par une multitude de dos d'ânes et de bollards, ce qui fait que l'accès à ce site sera toujours problématique.

Serge Gracovetsky - Propositions Urbanisme 17 juin 2022 Page 2 de 3

L'expérience du projet Loggia a démontré que dans cette région, la moitié des unités sont vides. Les raisons qui me furent données lors d'une visite est essentiellement le bruit et les vibrations infernales des chemins de fer, et la difficulté de circuler.

Ceci implique qu'il va falloir trouver une solution à la présence des 70 mouvements de trains par jour. On peut concevoir un pont automobile ou un tunnel, ou de nouvelles avenues vers Taschereau. Toute solution choisie sera coûteuse et ne permettra pas de rentabiliser ce développement. La passerelle pour piétons est inefficace car il n'y aura aucune raison pour les résidents de l'emprunter pour aller nulle part. Et finalement, le viaduc de la rue Victoria passant sous le chemin de fer devra être élargie pour encaisser l'augmentation inévitable du trafic. De nouveau, qui payera pour les millions de dollars nécessaires à ces travaux ?

Proposition # 2. Ne rien finaliser tant que l'étude de la circulation n'est pas terminée y compris les dépenses de ces infrastructures. Des gestionnaires prudents et expérimentés en gestion municipale n'engageront pas la ville dans une aventure incertaine qui la mettra en faillite. Donc, établir des conditions qui protégeront la ville quitte à considérer des dérogations par la suite pour des projet clairement rentables pour la ville appuyés par des études sérieuses au lieu de vagues généralités qui nous ruineront. Le projet sous considération frise l'amateurisme.

Section 3 – Le conflit d'intérêt de BC2 - Avez-vous remarqué que la compagnie BC2 qui a établi ces plans est également un partenaire de PUR ? **Il s'agit-là d'un conflit d'intérêt majeur qui n'a pas été soulevé par nos élus.** Un tel projet doit être étudié par une compagnie indépendante de la ville et du promoteur.

Le président de PUR a affirmé à maintes reprises que son projet rapportera des dizaines de millions de dollars à notre ville. Aucune preuve ne fut soumise. A moins de preuves, il faut considérer que les affirmations de la haute direction de la ville ne sont que des déclarations sans valeurs intrinsèques.

Proposition # 3. Méfiez-vous des prédictions venant de personnes ayant un intérêt financier dans la décision. Le code de déontologie demande que la loyauté des élus doit être vis-à-vis de la ville, même si cela implique refuser de céder devant des prétentions sans preuves sérieuses.

Section 4 – Le PPU du centre-ville. Le centre-ville a de nombreux bâtiments de plusieurs étages qui ne sont pas particulièrement élégants.

Etant donné que Saint-Lambert est déjà la ville la plus dense de la rive sud, pourquoi vouloir encore surdensifier, ce qui nous obligera à couper dans les services ? Doit-on voir dans cette permission de construire 6-8 étages au centre-ville une autre tentative de remettre sur la table un projet local défunt de 92 condos ? Notez, que même le Ministre Bonnardel considère que la surdensification est une mode et non une nécessité. Donc il est faux de croire qu'il existe un consensus à ce sujet.

Proposition # 4. Demander au ministère d'accepter que la ville cesse de se surdensifier. Faire valoir que la superficie des aires de conservation recommandée par la CUM est de 20% alors que la ville en a seulement 2 (deux) %. Le terrain du projet St-Charles bénéficiera de cette déclaration qui embellirait notre ville au profit de tous les citoyens au lieu d'enrichir quelques promoteurs.

Section 5 - L'argument selon lequel un référendum sur l'acceptabilité sociale d'un projet coûterait trop cher pour la situation financière précaire de la ville est caduc pour deux raisons. 1) Demander que le promoteur paye pour les quelques 100K\$ de dépenses ne devrait pas être une objection étant donné les centaines de millions de dollars du projet. 2) De plus, les nombreuses voix entendues lors des rencontres du 7, 14 et 15 juin démontrent l'inquiétude des citoyens. Il faut garder le contrôle du développement de la ville écoutant sérieusement les avis des citoyens.

Proposition # 5. Exiger que tout projet immobilier d'une valeur excédant 10 millions de dollars soit soumis obligatoirement à l'ouverture d'un registre suivi d'un référendum. Le tout payé par le promoteur.

Section 6 – Les écoles. Les documents fournis par PUR font état de CPE qui seront construits par PUR. Quant aux autres enfants issus des centaines de condos, PUR ne désire pas faire quoique ce soit pour leur éducation. Les écoles locales sont déjà saturées et ne pourront pas accommoder les enfants des nouveaux résidents. PUR affirme que la construction d'écoles sera la responsabilité de la ville, ce qui impose un fardeau de plusieurs millions de dollars sur nos infrastructures. De plus, les nouveaux résidents vont encombrer la bibliothèque et autres lieux de loisirs.

Proposition # 6. Exiger une contribution importante des promoteurs pour couvrir les dépenses inévitables annexées à tout investissement immobilier telles que les écoles et autres loisirs etc. Car, c'est là que notre ville sera déficitaire. La saga Trigone ne doit pas se répéter.

J'espère que les élus analysant ce projet se rappelleront qu'ils ont un devoir de loyauté envers la ville et que les conseils donnés par BC2 ou d'autres personnes ne sont pas nécessairement impartiaux. Finalement, il ne faut pas oublier que la commission Charbonneau a démontré qu'environ 3% du coût des investissements sont à la disposition d'enveloppes brunes. Il est possible que ce phénomène ne soit pas limité à la ville de Montréal. Pour 500M\$, cela ferait 15M\$ à la disposition de personnes voulant améliorer leurs fonds de retraite

Je vous remercie de votre attention

Serge Gracovetsky
209 Dauphine
gracovetsky@gmail.com (514) 944 6274

Membres du conseil municipal et des personnes impliquées dans ces plans.

Mesdames, messieurs

J'ai lu les plans d'urbanismes et je voudrais offrir mes conclusions.

1 – Ces plans ne fournissent pas l'information nécessaire pour prendre une décision car ils ne contiennent aucune étude sur les pertes potentielles entre les revenus et les services que la ville doit fournir, notamment les infrastructures particulièrement coûteuses pour le quartier St-Charles.

2 – Il me semble que tout ceci démontre un manque de professionnalisme inquiétant car notre ville, qui a déjà souffert de l'incompétence de certains gestionnaires, sera de nouveau sacrifiée par ceux qui, constatant l'ampleur de nos dettes, n'ont pas l'expérience nécessaire pour évaluer la réalité du terrain, telle qu'illustrée par la saga Trigone.

3 – Il est temps que le conseil accepte que le leadership de la ville n'a pas nécessairement les qualifications pour gérer ce genre de problème et donc il revient aux conseillers d'intervenir, quitte à s'opposer aux pressions voulant absolument que cela se fasse, en agitant l'épouvantail du ministère et des dates limites.

4 – Il existe une solution très simple qui maintiendra le contrôle entre les mains des citoyens. Obliger que tout développement immobilier de plus de 10 millions de dollars soit soumis à un registre suivi d'un référendum. Les arguments de l'UMQ s'opposant aux approbations référendaires doivent être rejetées car elles sont infondées mathématiquement et vont nuire à notre ville, déjà sur-densifiée, et au seuil d'être défigurée par ces propositions hâtives.

Je joins à cette lettre un résumé de mes pensées.

Je vous remercie de votre attention, et je demeure à votre disposition pour vous rencontrer si vous le jugez nécessaire. Nous comptons sur votre amour pour la ville et espérons que vous saurez bien nous représenter dans l'intérêt de tous. Il n'est pas trop tard.

Serge Gracovetsky
gracovetsky@gmail.com
(514) 944 6274

St-Lambert le 19 juin 2022

Mesdames, Messieurs

Les consultations du 7, 14 et 15 Juin sur les questions d'urbanisme ont révélé deux éléments troublants.

1- J'annexe le témoignage de monsieur Jean Claude Champagne le 15 juin qui résume la position de nombreux citoyens. Monsieur JC Champagne est un expert en la matière et son intervention démontre les nombreuses faiblesses des plans produits par le département d'urbanisme. L'essentiel est que les conséquences de ces plans sur la qualité de vie de notre ville et des finances publiques n'ont jamais été dévoilées ou même faites, ce qui révèle des faiblesses troublantes dans la gestion de notre ville, car le DG n'a aucune expérience en gestion des municipalités.

2- J'annexe également l'étude faite par monsieur Peter Trent, ancien maire de Westmount, qui a étudié une situation similaire à Rosemère. En lisant ce texte, vous verrez que la construction de condos n'est jamais une opération rentable pour la municipalité. Peter Trent estime que les 630 condos à construire à Rosemère résulteraient en une augmentation de taxes de 230 dollars par citoyen de Rosemère, car les dépenses de la ville excèdent les revenus des taxes sur les condos..

Un minimum de réflexion indiquerait que le projet St-Charles résulterait entre un minimum de 200 à 500 dollars (ou même plus) d'augmentation de taxes car la pression sur les services de la ville sera considérable. De plus, les dépenses d'infrastructure sont 100% à la charge de la municipalité alors que 50% des revenus doivent être versés à l'agglomération.

Je vous demande donc de bien vouloir suspendre ou réécrire toute approbation de ces plans d'urbanisme. J'entends les objections de la mairesse sur les échéances de fin août car elle semble vouloir absolument construire ce projet en dépit des évidences. Alors considérez faire ceci pour neutraliser les dérapages, car votre loyauté est envers la ville.

1 – Que les hauteurs maximales soient de trois (3) étages.

2 – Que la densité au sol soit de 50 unités à l'hectare MAXIMUM.

Cette stratégie n'empêchera pas une modification subséquente si, par miracle, un promoteur pouvait démontrer que la ville profitera de son projet. Mais votre geste mettra notre ville hors de portée des promoteurs mal intentionnés et de leurs petits amis. Avec une densité de 2,000 habitants au Km², notre ville a déjà fait beaucoup plus que les autres villes de la province.

Je vous remercie de bien vouloir tenir compte des intérêts de la population, au lieu de faciliter la dilapidation de nos ressources au bénéfice de quelques-uns. Je copie cette lettre à madame la ministre Andrée Laforest des affaires municipales ainsi qu'à notre premier ministre François Legault afin de les sensibiliser aux très graves problèmes de gestion que notre ville doit supporter.

De plus, je me suis permis de porter plainte auprès de la Commission Municipale du Québec pour leur demander de bien vouloir nous guider sur la marche à suivre concernant le problème de gestion. En effet, il n'est pas raisonnable de demander aux conseillers de voter sur un règlement sans fournir la moindre information financière qui permettrait aux élus de comprendre l'impact du dit règlement sur les finances de la ville.

Je vous prie d'agréer, mesdames, messieurs, l'expression de ma considération distinguée.

Serge Gracovetsky

gracovetsky@gmail.com

(514) 944 6274

CC: Commission Municipale du Québec, service des plaintes

Saint-Lambert, 17 juin 2022

Objet: Questions sur le plan de refonte des outils d'urbanisme

Madame, Monsieur,

Je vous félicite, tout d'abord, pour la proposition du plan d'urbanisme. Si vos suggestions de densification amènent à la mixité sociale et économique dans notre ville, il faut les soutenir. Par contre, nous avons des questions précises concernant certaines propositions. J'ai participé de la consultation du 15 mai; j'ai « complété mes devoirs » après cette séance en révisant les documents en lien avec le plan, mais les questions demeurent. Je vous les expose dans les lignes suivantes en proposant quelques avenues.

- 1) **Concernant le Lot CB-5 (ancien garage Boutin) :** Proposition de 5 étages.
On habite la rue Saint-Denis, nous apprécions la dynamique de la rue où la mixité d'usage et des ménages sont des caractéristiques. Les derniers développements sont intéressants et en harmonie avec notre rue. Dans ce sens, un bâtiment de 4 étages est suffisant pour ce secteur, comme en témoigne le bâtiment coin Elm et Saint-Denis. D'ailleurs, un taux d'implantation au sol passant de 33,3% à 80% est démesuré, laissant peu de place pour le développement de la canopée souhaitable dans un contexte de lutte aux changements climatiques. On se demande quelle est la raison d'un taux d'implantation si élevé. On imaginerait bien dans ce secteur un développement à échelle plus humaine, du style de ce qui s'est fait au 4-6-8-10 Saint-Denis. Avec des bâtiments moins hauts, la vue patrimoniale sur l'ancienne usine Waterman serait conservée.
- 2) **RD-30 (Sonic, pro-gazon, garderie).** La proposition des bâtiments d'une hauteur de 12 étages nous semble démesurée. Elle n'est pas du tout dans l'esprit du secteur adjacent de l'autre côté du chemin de fer. De petits immeubles au maximum de 4 étages sont souhaitables.
- 3) **Rue Notre-Dame,** dans les stationnements derrière la rue Victoria. Vous proposez des modifications permettant la construction de bâtiments de 6 étages. Si un des éléments sur lesquels le plan est fondé cherche à « préserver le riche patrimoine » et à « conserver le cachet particulier des quartiers », il ne nous semble pas logique d'ouvrir la possibilité de construire des bâtiments qui pourraient défigurer la personnalité du centre-ville.

Merci encore du travail que vous réalisez. Il est important; vos décisions lanceront des traces pour le futur de notre ville. Dans ce sens, on vous demande, SVP, de prendre en compte les commentaires des résidents qui se sont mobilisés pour exprimer ses opinions, préoccupations et suggestions pendant ces trois jours de consultation.

Veillez recevoir mes salutations distinguées,

Sonia Tello-Rozas et Mathieu David Brossard
28 et 30 Saint Denis
Saint-Lambert

144 Ave St-Denis
Saint-Lambert, J4P2G2

14 Juin 2022

A l'attention de la mairesse, des élus et du comités d'experts

Ville de Saint-Lambert

Objet: Modification proposée à la zone CB-5 (secteur Saint-Denis et Waterman)

Je suis devenu propriétaire de la maison au 144 St-Denis en juin 2021, située face au garage Boutin et de la rue Waterman. En signant l'offre d'achat, j'étais au courant du projet de vente du garage Boutin ainsi que l'intention de construction du promoteur du projet Black Grove. À ce moment, l'information circulait déjà : une construction d'un immeuble locatif de 4 étages, résidentiel seulement, en lien avec le plan de développement existant pour la zone CB-5.

Suite à leur achat du garage Boutin en août 2021 à la société 9444-5525, le promoteur du projet BlackGrove a alors confirmé via une lettre écrite laissé à notre porte son intention de construire à cet endroit un immeuble locatif de 4 étages pour occupation en 2023.

Le projet de Black Grove qui soutenait aussi un plan de densification me semblait à ce moment raisonnable avec un maximum de 4 étages, à usage résidentiel seulement avec un permission de 33% de taux d'implantation au sol.

Depuis, la ville de Saint-Lambert a amorcé un processus de révision de ses règlements de zonage : Ce qui permettrait à ce projet d'augmenter le nombre d'étages maximum de 4 à 5, l'augmentation du taux d'implantation au sol de 33% à 80% et une modification du zonage pour ajouter du commercial.

Ce projet est très différent de la situation pour laquelle mon conjoint et moi avons fait notre investissement immobilier, qui est notre résidence primaire. Ce projet compromet directement à la valeur de notre investissement, sans compter la qualité de vie pour laquelle nous avons décidés de faire cet achat. Nous avons quitté Montréal pour venir nous établir dans une municipalité qui offre un espace de vie aéré sur une rue paisible et non achalandée, faisant place aux parcs et au ciel bleu devant notre maison. Nous avons choisis une rue tranquille, pas très passante et qui veille à la sécurité pour nos deux enfants.

Nous comprenons et sommes conciliants avec un plan de densification qui se fera en accord avec son environnement et de ses citoyens.

Le nouveau projet de densification semble abusif, en permettant la construction d'un 5 étages devant nos propriétés de 2 étages, ainsi que l'impact négatif sur la qualité de vie des autres résidents de l'avenue Saint-Denis et la rue Waterman. Pour ce qui est de l'ajout commercial à cette zone, je suis très soucieuse du trafic automobile que cela ajoutera sur la rue St-Denis et du peu de places de stationnement déjà envahies par les voyageurs du train de banlieue. Le projet de révisions actuel vient jeter de l'ombre, tant littérale que figuratif, aux propriétés déjà en place.

Ce nouveau plan amène déjà une contestation massive des résidents autour. Je suis allée exprimer mon opinion lors de la soirée de consultation publique du 14 juin pour poser des questions. Lors de cette soirée, j'ai appris qu'aucune étude n'avait été faite encore pour quantifier les impacts au niveau de l'environnement, l'ensoleillement, l'infrastructure, la circulation et tout autre impacte que les changements proposées au zonage pourraient générer.

Pour ce qui est du cadre bâti, veuillez remarquer que tous les commerces sur la rue Saint-Denis sont présentement d'un à deux étages seulement. Le garage Boutin est d'ailleurs adjacent à un commerce d'un étage et donc pour les résidents faisant faces à tous ces commerces, la vie va drastiquement changer si soudainement nous passons à 5 étages devant nous. Car oui, si vous permettez aux promoteurs d'aller jusqu'à 5 étages, c'est certain qu'ils le feront.

Afin de conserver notre qualité de vie pour laquelle nous avons faits l'achat, ainsi que le cachet particulier de notre secteur, je demande de maintenir le plan actuel d'urbanisme de notre zone, limitant à 4 étages (incluant rez-de-chaussé) toutes futures constructions dans la Zone CB-5. Je demande aussi que la zone demeure résidentielle afin de limiter la circulation adjacent au Parc Saint-Denis.

Lors de sa visite porte-à-porte, pendant sa campagne électorale, Mme Pascal Mongrain, notre mairesse, m'a assurée qu'elle serait à l'écoute de ses citoyens. Mme Mongrain, les citoyens vous parlent—on vous parle à vous tous, chers membres élus. Les citoyens de l'avenue Saint-Denis et de la rue Waterman vous demandent aujourd'hui de maintenir vos engagements et d'être sensible à notre sentiment d'appréhension et d'impuissance face à ces changements proposés.

On vous demande de conserver le plan d'urbanisme actuel et d'avancer avec le projet du garage Boutin tel qu'il était déjà prévu, qui offre déjà une solution de densification et qu'on a déjà dû accepter par compromis, en tant que citoyens raisonnables. Merci.

Respectueusement,

Nancy Jacobsen
Propriétaire du 144 St-Denis
Saint-Lambert

Re **Modification proposée à la zone CB-5 (secteur Saint-Denis et Waterman)**

L'immeuble préalablement occupé par le garage Boutin a été vendu le 11 août 2021 à la société 9444-5525 Québec Inc.

Le promoteur du projet (BlackGrove) a alors annoncé son intention de construire à cet endroit un immeuble locatif de 4 étages pour occupation en 2023.

Depuis l'adoption des projets de plan et de règlements d'urbanisme proposant d'augmenter le nombre d'étages maximum de 4 à 5, le site web du promoteur a retiré cette précision.

Dans un souci de permettre au promoteur de développer ce site comme il l'avait prévu lors de l'acquisition tout en permettant aux résidents du secteur de conserver un minimum de qualité de vie et le cachet particulier de leur quartier, je propose de limiter à 4 étages toutes futures constructions dans la Zone CB-5 tel que la réglementation actuelle le prévoit.

Bonjour à vous tous

Je suis une résidente de 67 ans qui habite un condo à mi-temps ,ma résidence principale se situant à la campagne.

Comme je suis vieillissante et que ni la vie de condo ni la vie dans une maison ayant de l'âge ne me convientmon choix principal serait UNE MAISON DE VILLE NEUVE dans le secteur St-Charles tel que présenté dans le projet de Pur immobilisa il va s'en dire que malgré la nouvelle réglementation la hauteur des nouveaux immeubles condo me semble trop haut.

Il faudrait que ce projet soit mixte...jeunes ménages(garderies et parcs) jeunes adultes (travail et gare) personnes plus âgées en transition tout comme moi et personnes âgées et de tous âges ayant des besoins particuliers .

Secteur de choix proximité des écoles, garderies,activités vélo, marche,golf.ski de fond etc...quelques petits commerces de proximités comme rue Victoria J'espère pouvoir acheter une petite maison de ville,2 étages avec garage et cours arrière (espace intime et vert) près de de tous les services à pied ou en vélo....et être proche de ma fille et de mes petits enfants qui habitent sur Dulwich Je serai hors du Québec les 7 et 14 juinj'espère que mon opinion sera tenu en compte Autre suggestionil me semble incroyable de distribuer des arbres sans connaître où ils seront planter....plusieurs espèces sont vraiment plantés n'importe où et deviennent après quelques années trop volumineux ...pourquoi ne pas conseiller et sensibiliser les résidents à cette situation.

Les espaces verts ,les arbres et la prévention des ilots de chaleur sont essentiels mais ils doivent être mieux gérés à moyen et long terme afin d'éviter que les arbres soient abattus après quelques années....pour piscine ,agrandissement ou autres!

Bien louable de distribuer des arbres mais pas dans ces conditions Merci Danièle Simard

740 Victoria app 804

Changement Zone RD-26

Je souhaite m'opposer au changement sur la zone RD-26.

La ville propose d'augmenter le nombre d'étages maximum à 5 vs 3 actuellement.

Le fait :

1. Il y a actuellement un bâtiment de 5 étages dans la zone.
2. Pour construire un nouveau bâtiment de 5 étages, il faut une modification du zonage telle que proposée par le plan.
3. Nous pensons que la modification du zonage va permettre à la société Akelius qui est propriétaire du terrain de construire un nouveau bâtiment de 5 étages sur le terrain.
4. Nous ne sommes pas d'accord avec la construction de ce nouveau bâtiment puisqu'il va augmenter les désagréments créés par le bâtiment déjà en place sur les terrains d'Akelius
 - a. Augmentation du trafic
 - b. Augmentation du stationnement dans les rues ce qui augmente le risque de ce faire frapper en traversant la rue pour nos enfants.
 - c. Perte d'espace vert et d'arbre

En somme, le changement de réglementation ouvre grand la porte à des intérêts mercantiles qui vont à l'encontre du bien-être des résidents actuels de la ville... Vos citoyens.

Je propose de garder le status quo pour la zone RD-26

Sincèrement,

Vincent Roy

1550 Avenue Kerr Saint-Lambert

Hello,

I would like to make the following comments on the new reglements de zonage for the Ville de Saint Lambert:

1. CB-3 (eglise anglican): this lot, presently zoned for commercial, should be zoned residential (3 storey) in order to remain consistent with the adjacent buildings
2. MI-9 Mairie: I find 8 storeys is far too high for this site considering the adjacent residential and public spaces. I would recommend no more than 4 storeys.
3. RD-30: 12 storeys is FAR too high. Once again, I would cap all height at 6 storeys going forward.

CHAPTER 3

LOGEMENT COMPLÉMENTAIRE À USAGE FAMILIAL

-this is a great proposal. it will help densify our city, increase affordability and permit strong family units across generations

-I see this is only for single-family houses. I hope that this includes maisons jumellee that share a mur mitoyen. These houses could often house a secondary suite that would not impact their neighbours any more than on a single-family lot and should be included explicitly in this policy.

-when we define the potential occupants as being related by blood, there could be some problems in terms of having adopted family members

CHAPTER 4

Hauteurs de Batiments

-I find the heights proposed are too high

-I find the majority of buildings in the territory that are currently over 6 storeys rarely work from an architectural or an urbanisme perspective. They rarely integrate well with the neighbourhood.

-As opposed to densifying a few sites through excessive height, I think we could achieve the same density at a human scale by limiting all development at 6 storeys, but permitting this height in more locations.

-For reference, 5-6 storeys is considered by most urbanistes as the highest density that retains a human scale.

Eclairage exterieur

-there should be limits in terms of the brightness

-Lighting should be aimed downwards and not sideways or upwards to avoid light pollution

Gestion de dechets

-This rule should be applied to existing multifamily residential and commercial buildings that have the capacity on their site, but presently use city property to

accommodate the waste containers on the day of collection (even if it results in the loss of parking spaces)

CHAPTER 5

Ventilation, mechanical and HVAC equipment

-as we attempt to densify our centre-ville, it is important that we manage the noise caused by ventilation, mechanical and HVAC equipment (including thermopumpes) of large multifamily residential and commercial buildings.

-all equipment should be required to be located on the roof of buildings and have a sound barrier that exceeds the height of the equipment

-currently the noise bylaw is measured at the property line, but this is not helpful if the noise impacts the residents of the building. The noise bylaw should be able to be measured at a minimum distance from the equipment OR the property limit (whichever is closer).

-The noise bylaw should also be able to be measured at any height (mechanical noise on the roof of a building may be heard by neighbours at a distance, but not at the ground level beside the building).

Thank you,
Paul Guenther, OUQ

Concerns around proposed zoning change to RD-30 along Riverside where current Stuart/Sonic/Progazon properties are:

- The proposed height of 40 metres would allow for a 12-13 story building at a standard 3 metre floor to floor height. This is almost double any height currently allowed or proposed within the zoning by-laws of the City. Why is such height being allowed in this location? Recent projects in that area along Riverside, such as Vic & Lambert, are only at 8 story heights. There has already been a precedence established and this greatly exceeds it.
- Noise issues (nuisance) from the train and highway (132) are already known by the City so why allow a development to occur and all the residents be subject to this. The highway alone is one thing; however, this location is right along the curved train track where wheel squeal occurs multiple times a day during both day and night. The noise levels are well about the City allowed limit and have consistently reached over 90 decibels.
- Increased traffic on streets like Edison and Hickson that are neighbourhood streets with multiple young children. Traffic on these streets is already an issue with increased speeds by vehicles each year. If adequate parking is not supplied, it could also have a spillover effect onto these streets. Higher bike parking ratios (minimum 1:1) should be required on larger developments to promote micro-mobility instead of vehicles.
- Sun-shading could occur at a 40-metre height that could have effects on many neighbouring single and low-rise residential houses. An adequate sun-shading study should be performed. A height of 40 metres does not “blend” or transition into the adjacent low-rise homes as prudent urban planning requirements would typically encourage or require. It does not meet typical urban design standards of a 45-degree angular plane from adjacent low-rise properties.
- Sustainable development should try and push greater densification towards mass transit stops, which would justify a denser development on a site such as the old Rona property. For larger developments the City should require higher sustainability standards, such as LEED, Low/Zero carbon, Passive House, etc.

15 juin 2022

Bonjour,

Je suis résidente du 42 avenue Lorne.

Voici mes commentaires et suggestions concernant le PPU du centre-ville.

1. La densification est incontournable dans le secteur, autant pour répondre à la pénurie de logements, augmenter les revenus de la ville pour maintenir les services de qualité et permettre à nos commerces d'avoir un achalandage viable.
2. Bravo pour la réduction du nombre de cases de stationnement demandé aux commerces et l'abolition de l'obligation de fournir des cases de stationnement obligatoires sur la rue Victoria.
 - a. Des cases de stationnement de courte durée pourraient être en vigueur dans tout le secteur. Voir l'expérience de la rue principale de Granby, qui a mis en place une telle mesure, avec un impact positif sur l'achalandage des commerces et la satisfaction de tous.
 - b. Réduire le stationnement de surface dans le secteur, qui rend le lieu moins attractif. Un stationnement étagé pourrait être une alternative.
3. Je n'ai rien entendu sur la sécurité de la mobilité active du secteur, qui serait vraiment à encadrer dans ce nouveau programme, surtout avec la nouvelle densification du secteur.
 - a. Les intersections piétonnes du centre-ville sont dangereuses et devraient être sécurisées avec des saillies ou des boîtes à fleurs, afin de réduire la largeur de la traverse pour les piétons, et réduire la vitesse de circulation des véhicules.
 - i. Un lien piéton formel devrait être aménagé pour relier la rue Lorne, près du HLM, et la rue Cadzow. S'il y a un réaménagement du lot de l'Hôtel de Ville, penser à poursuivre ce lien piétonnier jusqu'à la rue Argyle. Favorisera la perméabilité du secteur pour la mobilité active, donc le choix de marcher plutôt que de prendre l'auto.
 - b. L'ajout de voies cyclables devrait faire partie du nouveau PPU.
 - i. Voie cyclable non partagée avec les véhicules, donc en site propre, mais aussi dans une voie adjacente à la rue, réservée aux vélos.
 - ii. Sur Desaulniers et Victoria, une mise en place rapide et peu coûteuse serait possible en interdisant le stationnement pour offrir cet espace public à la mobilité active. Une délimitation avec bollards pourrait donc être mise en place dès cet été. Cela serait positif pour les commerces et la qualité de vie des citoyens.
4. La gestion des déchets devrait être prise en compte dans le centre-ville. Je proposerais notamment que les conteneurs semi-enfouis soient favorisés.
 - a. Un irritant dans le secteur est le ramassage des déchets, par exemple au CHSLD, qui est une activité très bruyante qui se déroule chaque matin. Des conteneurs

semi-enfouis pourraient résoudre cet enjeu. Il serait apprécié que la Ville trouve une solution à cet irritant svp.

Merci de votre attention. Je salue votre courage à mettre en place des initiatives pour la qualité de vie des piétons et cyclistes, plutôt que de satisfaire les seulement automobilistes.

Marie Prince
514-768-2245
marie.mp.prince@gmail.com

PPU SECTEUR SAINT-CHARLES

Refonte du plan d'urbanisme et cadre réglementaire

Tours sur bois en Maison longue

Mémoire

John Dohan, aménagiste

pour **favorthewood**, organisme latent

Remis à

Ville de Saint-Lambert

17 Juin, 2022

Et si on commençait par un bois.

Un boisé urbain d'environ 27000 arbres sur les 11 hectares du site, incluant le stationnement Exo. (à concurrence de 2500 arbres/équivalent par hectare)

Puis, on insère un projet de redéveloppement correspondant aux densités recherchées.

L'objectif étant de conserver le maximum d'arbres selon une configuration urbaine atteignant au maximum 6 étages.

Ce qui en ressort est étonnant; une empreinte construite (incluant l'élément Exo) de **3.45 hectares au sein d'un boisé de 18000 arbres.**



Tours sur bois en Maison longue

- Basilaire de 3 étages.
- Serre urbaine à l'étage 4.
- Tours émergentes de 6 étages.
- Garage étagé à 3 niveaux sur site Exo.
- Plan d'eau (parc St-Charles).
- Intégration de l'édifice existant au 791 av Saint-Charles.
- Emprise CN relocalisée à la cour de triage Longueuil.

L'apport du « Boisé Saint-Charles »

- Foyer de biodiversité et de services écosystémiques majeurs :
- Réduction importante des îlots de chaleurs urbain.
- Gestion naturelle in situ des eaux de ruissellement.
- Captation des poussières/particules atmosphériques nocives.

- Apparition d'un microclimat et d'atouts environnementaux bénéfiques en toutes saisons :
- Tampon sonore (associé à des travaux de terrassement ondulants puisque le dégagement spatial le permet) et filtre visuel tant sur le réseau ferroviaire que sur les secteurs résidentiels adjacents.
- Corridor récréotouristique potentiellement intermunicipal en liaison avec la coulée verte locale (piste d'hébertisme multifonctions)

- Enfin, notons que l'aménagement du boisé pourrait relever d'une participation communautaire associée aux opérations de plantations comme celles actuellement en cours au golf municipal.
- Cette approche s'apparente à celle de la méthode *Miyawaki* fondée sur en-autre sur l'apport du public.

Quelques précisions supplémentaires à l'égard du concept de redéveloppement :

- La configuration *linéaire* du complexe se prête particulièrement bien à l'industrialisation du bâtiment, voire à la préfabrication en usine des unités d'habitation. D'où des économies d'échelles significatives à envisager de pair avec une gestion de la qualité construite accrue.
- Par ailleurs, l'utilisation du **bois massif/lamellé croisé CLT** comme mode constructif doit être considérée pour ce projet dont l'échelle, à mon avis, s'y prête particulièrement bien. Notons que cette technologie fondée sur une ressource noble, écologique et renouvelable est bien implantée au Québec, voire à Saint-Lambert même à l'endroit de l'immeuble situé 791 av Saint-Charles!
- Pour terminer, outre l'intérêt de l'accès à des produits alimentaires locaux, l'exploitation des **serres en toit** pourrait relever de la municipalité (ou en partenariat avec celle-ci). Pensons aux nouvelles sources de revenus que cela peut engendrer.

MÉMOIRE CHANGEMENT ZONAGE

DEMANDÉ

PAR :

COMPAGNIE À ÊTRE FORMÉE représenté BlackGrove ayant son siège social au 626 av.Victoria à Saint-Lambert et par **Clinique Azur**

À : **VILLE DE SAINT-LAMBERT**, représentée par Anik Fortin

Notre groupe, suivant la proposition de refonte de zonage présenté par la ville lors du conseil municipal de mai 2022 et suivant notre rencontre avec la mairesse et le directeur général le 1 juin 2022, nous suggérons de modifier le zonage pour les lots suivants (Woodstock):

-2391593 et 2391603

Ces lots sont actuellement dans la zone CB3 et CB7 permettant une implantation de 80% sur 4 étages. Considérant la position de cet artère et le bâtiment imposant en façade, nous suggérons de modifier le nombre d'étages à 6 en préservant l'implantation à 80%. Ce changement permettrait de réaliser un projet viable à long terme tout en n'obstruant pas le charme de la rue Victoria. Considérant que l'immeuble est à moins de 100m du train et la particularité du positionnement de ces lots, nous aimerions discuter de la possibilité d'émettre une exception sur le ratio de stationnement (à discuter). Nous pensons que cet emplacement est idéal pour de petites unités visant les jeunes de Saint-Lambert. Ce projet leur permettrait de dynamiser le centre-ville tout en limitant leur exode vers Montréal.


Vincent Martin-Raymond, M.Sc., CPA.

Co-Fondateur et Président

BlackGrove

ESTATES

Dépôt de document à la ville de Saint-Lambert – 17 juin 2022

Justine Landreville – 50 Edison
Productrice au contenu en télé
Mère de 2 petites filles de 3 et 7 ans

Bonjour,

Je suis l'instigatrice d'une pétition qui a circulé sur les réseaux sociaux. En seulement 1 semaine, nous avons récolté plus de 500 signatures, dont 306 adresses à Saint-Lambert. En aussi peu de temps, il apparaît clair que les citoyens disent **non aux tours de 12 étages dans le secteur Parc Victoria**. Ci-joint en excel la liste de ces personnes, ainsi que le lien de la pétition juste ici :

<https://chnq.it/kPZHjddxPZ>

- Je voudrais d'abord souligner le fait que le processus et les délais que nous avons pour réagir et s'organiser par rapport au plan sont tout fait inadéquats.
- Pour tout changement de zonage ou de hauteur de bâtiment, les citoyens devraient être consultés lors d'un référendum et/ou nous devrions pouvoir voter pour ou contre.
- **Ma question pour la ville** : comme vous êtes au courant des problèmes persistants concernant le bruit provenant de la 132 ainsi que du bruit très problématique des trains décrié par les citoyens du secteur (*Mme la mairesse connaissant l'historique de ces problèmes et ayant rencontré à nouveau ces citoyens lors d'une rencontre privée mardi le 14 juin 2022*), comment la ville peut-elle modifier le zonage du secteur RD-30 alors que cette zone a toujours été classée commerciale/industrielle ? La ville sait très bien que cette zone, enclavée par l'autoroute et le chemin de fer, n'offrira aucune qualité de vie aux citoyens (bruit, wheel squeek, décibels de plus de 80, vibrations des maisons, et ce jour et nuit, 10 trains par jour, 7 jours sur 7) et que de modifier le zonage créera des problèmes et un précédent pour cette zone. Je suis donc totalement contre que cette zone soit résidentielle.
- Dans Parc victoria, nous avons besoin de plus de **rues à sens uniques et de dos d'ânes**. Edison devrait être à sens unique vers Riverside. Il y a des problèmes de trafic, de camions qui empruntent les voies, de la flotte de Progazon qui filent à toute allure. C'est très stressant de jouer dans la rue avec les enfants lorsque des camions peuvent surgir de la courbe sur Edison/Riverside à toute vitesse.
- Dans le plan de refonte en général, il manque cruellement de **pistes cyclables sécurisées**. Le marquage au sol n'offre aucune protection aux cyclistes et les automobilistes ne les voient pas et ne les considèrent absolument pas. Je me promène à vélo avec mes 2 filles de 3 et 7 ans et j'ai peur. Je propose une piste cyclable à double sens sur Edison reliant Riverside et Victoria. Nous avons

également besoin d'une piste cyclable sécurisée sur le boulevard Wilfrid-Laurier. Densifier, mais permettez-nous de circuler à vélo dans la ville. C'est actuellement très déficient. Les campagnes de marketing de la ville pour encourager la pratique du vélo sont tout fait inutiles s'il n'y a pas de pistes cyclables dédiées et sécurisées.

- Ajouter des pistes cyclables sécurisées et davantage de sécurité aux abords des écoles. À l'école Rabeau, les automobilistes s'entassent avec l'autobus scolaire, les vélos et les piétons dans un fouillis tout à fait dangereux et inadéquat. Ce secteur sera hautement problématique avec l'agrandissement de l'école qui débutera en 2023. D'ailleurs **l'omission de l'agrandissement** dans le plan de refonte est un oubli très important. L'école va doubler au niveau de la fréquentation d'élèves et donc de voitures. Qu'est-ce qui est prévu pour réaménager complètement le secteur et la circulation ?

Nom	Ville	Code postal	Pays
1 Justine Landreville	Saint-Lambert		Canada
2 Patricia Cote	Saint-Lambert	J4r 2p3	Canada
3 Maxime Corriveau	Saint-Lambert	J4P	Canada
4 Cindy Godere-Gagnon	Saint-Lambert	J4R 2P3	Canada
5 Camille Desrosiers-Gaudette	Saint-Lambert	J4P	Canada
6 Jamie Thompson-Tevendale	Saint-Lambert	J4R 2P3	Canada
7 Ghislain Bélanger	Saint-Lambert	J4R 2P2	Canada
Annik Lafortune	Longueuil	J4J	Canada
Marie Valcourt	Montreal	H3H	Canada
8 claire croteau	Saint-Lambert		Canada
Maria Cojan	Montreal	H1N	Canada
9 Annabelle Cadieux	Saint-Lambert	J3Y	Canada
10 Josée Paquin	Saint-Lambert	J4R 1M6	Canada
J-F Brault	Longueuil	J4J	Canada
11 Olivier Bélanger	Saint-Lambert	J4r2p2	Canada
12 Patrick Usereau	Saint-Lambert	J3Y	Canada
13 Catherine Gougeon	Saint-Lambert	J4r	Canada
14 Claire Tremblay	Saint-Lambert	J3Y	Canada
15 Luc Lacoursiere	Saint-Lambert	J4R	Canada
16 Dominique Mineau	Saint-Lambert	J4R2W3	Canada
Marie-Lyne Gagnon	Chambly	J3L	Canada
10 Doris Dionne	Saint-Lambert	J4p2r5	Canada
11 Patricia Lafontaine	Saint-Lambert	J4P	Canada
12 Catherine Painchaud	Saint Lambert	J4J2v2	Canada
Brigitte Robidas	Longueuil	J4H	Canada
Philippe Aird	Longueuil	J4K	Canada
13 Marjolaine Perrault	Saint-Lambert	J4r2n4	Canada
14 Gustavo Archer	St-Lambert	J4P	Canada
15 Audrey Streel	Saint-Lambert	J4R	Canada
16 Patrick Lacroix	Saint-Lambert	J4P 2Z1	Canada
17 Caroline Bibeau-Poirier	Saint-Lambert		Canada
18 Valerie Laganiere	Saint-Lambert	J4R	Canada
19 Melanie Drechou	Saint-Lambert	J4R 2M5	Canada
20 Karine Paré	Saint-Lambert	J4P	Canada
21 Catherine Loiselle	Saint-Lambert	J4T	Canada
Cynthia Fleury	Longueuil	J4H	Canada
22 Christina Armeni	Saint-Lambert	J4R1B3	Canada
23 Cloe Sebeyran	saint-lambert	J4P	Canada
24 Helene Desens	Saint-lambert	J4R	Canada
25 Sylvie Létourneau	Saint-Lambert	J4R 2 V8	Canada

26	Catherine Poulin	Saint-Lambert	J3Y	Canada
27	Simon Lemarbre	Saint-Lambert	J3Y	Canada
28	Mélanie Carrière	Saint-Lambert	J4r2v3	Canada
29	Louise Poirier	St-Lambert	J4P 1R8	Canada
30	Sébastien Fournier	Saint-Lambert	J4R	Canada
31	Jean Bernard Demers	Saint-Lambert	J3Y	Canada
	Mariam Ag Bazet	Brossard	J4W	Canada
32	Virginia Armeni	Saint-Lambert	J4R	Canada
33	Marie-Pier St-Onge	Saint-Lambert	J4P	Canada
34	Roxane Ouellet	Saint-Lambert	J4R 2B7	Canada
35	Elizabeth Albert	Saint-Lambert	J4R	Canada
	Ozgur Guney	Montréal	H7N5N2	Canada
	Joey Boisvert	Maniwaki	J9E 2S9	Canada
	Isabelle Theriault	Brossard	J4X	Canada
	Ivan Liukin	Longueuil	J4H	Canada
	Melody Ménard	Montreal	H4H 1T3	Canada
36	Patricia Armeni	Saint-Lambert	J4S	Canada
37	Shayna Bercier	Saint-Lambert	J3Y	Canada
38	Anick Labrosse	Saint-Lambert	J4S	Canada
39	Guylaine Michaud	Saint-Lambert	J4S	Canada
40	Caroline Lapointe	St-Lambert		Canada
	Susan Goel	Magog	J1X	Canada
	Nicole Drouin	Longueuil	J4P2R5	Canada
	Raphaëlle Villotte	Chambly	J3L	Canada
	Diane Paris	Longueuil	J4H	Canada
41	Sophie Cugno	Saint-Lambert	J4p1k1	Canada
42	Nicole Briere	Saint-Lambert	J4R 1L2	Canada
	guillaume jetté-lavallée	Longueuil	J4K	Canada
43	Martin Roy	Saint-Lambert	J3Y	Canada
	Ana Chora			Canada
	Jean-Philippe Chartier	Drummondville	J2C	Canada
44	Karine Trudel	Saint-Lambert	J4P 2R4	Canada
45	James Wallace	Saint-Lambert	J4P1Y1	Canada
46	Isabelle Bousquet Racine	Saint-Lambert	J4R1M4	Canada
47	Nathalie Fiset	Saint-Lambert	J4P2P8	Canada
	Janice Gervais	Montréal	H1T 1M8	Canada
	Valérie Prince	Montreal	H2L	Canada
48	Jean-Sébastien Gagne	Saint-Lambert	J4R2M6	Canada
	Laurence Dubuc	Montreal	J4P	Canada
	Helene Cabana	Longueuil	J4J	Canada
	Hélène a Therrien	Mercier	J6R	Canada

49	Amanda Julia Rylander	Saint-Lambert	J4P3a8	Canada
50	Trang Vu	Saint-Lambert	J4S	Canada
51	Nikolas Malo	Saint-Lambert	J4P 2P2	Canada
52	Hélène Giroux	Saint-Lambert	J4p2r5	Canada
53	Edith Moranville	Saint-Lambert	J4p1j6	Canada
54	Martin Lafond	Saint Lambert	J4R 1Z1	Canada
55	Adeline Payette	Saint-Lambert	J4P 2X7	Canada
56	Alexander Okapuu	Saint Lambert	J4P1	Canada
	Prisca Pierre	Montréal	H1E	Canada
57	Ingrid Kostner	Saint-Lambert	J3Y	Canada
	Michelle Lambert	Ste-Béatrix	J0K	Canada
58	Emilie Gaudet	Saint-Lambert	J4R	Canada
59	Amelie Leveille	Saint-Lambert	J4p	Canada
60	Francois Rodier	Saint Lambert	J4p	Canada
61	Charles Etienne Robert	Saint-Lambert	J4R 1N9	Canada
62	Denise Hallmich	Saint-Lambert	J4P	Canada
63	Janet Sader	Saint-Lambert	J4X 1X4	Canada
64	Roxanne Porlier	Saint-Lambert		Canada
	Marie Paule Rouleau	Montreal	J4R 1G1	Canada
65	Julien Lacas	St Lambert	J4r2p9	Canada
66	Caroline Derome	Saint-Lambert	J4S	Canada
67	Lise Simard	Saint-Lambert	J4r2p6	Canada
	PIERRE RICHARD	Longueuil	J4J	Canada
68	Gagné Mathieu	Saint-Lambert	J3Y	Canada
69	claud moranville	Saint-Lambert	J4P 1J5	Canada
70	Laurent Royal	Saint-Lambert	J3Y	Canada
71	Catherine Maillé	Saint-Lambert	J4P3E5	Canada
72	Yves Lepage	Saint-Lambert	J4R 2A9	Canada
73	Marie-Josée Lapointe	saint-lambert	J4R	Canada
74	Isabelle Dansereau	Saint-Lambert	J4P	Canada
75	Herman Champagne	Saint-Lambert		Canada
76	Denyse Miquelon	Saint-Lambert	J4K	Canada
77	Serge Gracovetsky	Saint-Lambert	J4S1N3	Canada
78	Jennifer CASSAR	Saint-Lambert	J4R	Canada
	Mochelle Coulombe	Longueuil	J4L1x2	Canada
	Annabelle St-Georges	Montreal	H2S 2S7	Canada
	France Corriveau	Brossard	J5R	Canada
	Diane Sicotte	Deux-Montagnes	J75 0B3	Canada
79	Ghizlane Dadouchi	Saint-Lambert	J4r	Canada
80	Pierre Sénécal	Saint-Lambert	J4P3N9	Canada
	Robert Malo	Longueuil	J4L	Canada

81	stephane Guillemette	Saint-Lambert	j4r 2p1	Canada
82	Michele Ferrand Doat	Saint-Lambert		Canada
83	Magdeleine Rondeau	Saint-Lambert	J4V	Canada
	Nicole Malouin	Longueuil	J4H	Canada
84	Blain Marielle	Saint-Lambert	J4P 3A1	Canada
85	David Carrier	Saint-Lambert	J4p	Canada
86	Linda Zsar	Saint-Lambert	J4S 1R5	Canada
	Maxime Gilbert			Canada
	Véronique Lachapelle	Longueuil	J4H	Canada
87	Claudia Couture	Saint-Lambert	J4P 1A5	Canada
88	Hélène Houle	Saint-Lambert	J4s	Canada
89	DAVID de la Chevrotière	Saint-Lambert	J4R0A5	Canada
90	France Martel	Saint-Lambert	J4S	Canada
91	Genevieve Sansone	Saint-Lambert	J3Y	Canada
92	Emmanuelle Guèvremont	Saint-Lambert	J4R1L4	Canada
	Michele Ferrand	Longueuil	J4H	Canada
	Raphaëlle Champagne	Montréal	H2s2c2	Canada
93	Pénélope Germain Chartrand	Saint-Lambert	J4R1K2	Canada
94	Jean Julien	Saint-Lambert	J3Y	Canada
95	Dany Jolicoeur	Saint-Lambert	J4p	Canada
96	Julie Poulin	Saint-Lambert	J4P	Canada
97	Sophie-Anne Beaudry	Saint-Lambert	J4S 1R9	Canada
	Emilie Lavergne	Repentigny	J6A	Canada
98	René de Cotret Opzoomer	Saint-Lambert	J4P1A9	Canada
99	Gabriel Perrier	Saint-Lambert	J4R 1C6	Canada
100	Quentin Rajon	Saint-Lambert	J4R 1L2	Canada
101	Jean-Claude Champagne	Saint Lambert	J4P2R5	Canada
102	Claudine Dib	Saint-Lambert	j4p	Canada
	Liette Desautels	Boucherville	J4B	Canada
103	Juliette Soltysik	Saint-Lambert	J4s 1e1	Canada
	Francis Ricard	Hemmingford	J0L 1H0	Canada
104	Anne de Shalla	Saint-Lambert	J3Y	Canada
105	Nicolas Wang-Legentil	Saint-Lambert	J4R	Canada
	Joey Cloutier	Montréal	H1L	Canada
106	Steve Larose	Saint-Lambert	J4R	Canada
	Valerie Gregory	Montreal	H1L	Canada
	Elise Ayoub	Longueuil	J4r2h1	Canada
	Gianfranco Mignacca	Longueuil	J4J	Canada
	Angela Gaillard	Montreal	H3X	Canada
107	Benoit Le gatt	Saint-Lambert	J3Y	Canada
	Jonathan Bellehumeur	Montreal	H1W	Canada

Virginie Dandurand	Montréal	H2J 2M2	Canada
nancy dechamplain	Rimouski	G5M	Canada
108 Catherine Bohémier	Saint-Lambert	J4P	Canada
109 Marco Quirion	Saint-Lambert	J4r	Canada
110 Etienne Bastien	Saint-Lambert	J4P 2V2	Canada
111 Marilyne Desmarais	Saint-Lambert	J4r1b2	Canada
Emmanuelle Colle	Longueuil	J4J	Canada
112 Lissa Morotti	Saint-Lambert	J4r2p9	Canada
113 Patrice Tremblay	Saint-Lambert	J4R	Canada
114 Lucie Bourgault	Saint-Lambert	J4S1C9	Canada
115 Catherine Vanier	Saint-Lambert	J4R 2V2	Canada
Sophie Lambert	Longueuil	J4P	Canada
116 Philippe Côté	Saint-Lambert	J4R1A3	Canada
117 Katéri Campillo	Saint-Lambert	J4S	Canada
Baiqing Wang	La Prairie	J5	Canada
118 Hélène Lavigne	Saint-Lambert	J4r2n7	Canada
119 Benoit Raspa	Saint-Lambert	J4R 2P3	Canada
120 Laurent Dubé	Saint-Lambert	J4r2m9	Canada
121 Marin Vallee	Saint-Lambert	J4R	Canada
122 Denise Paquette	Saint-Lambert	J4P 2Z2	Canada
123 Stéphan Beaudoin	Saint-Lambert	J4R	Canada
124 Leonardo Gentile	Saint-Lambert	J3Y	Canada
125 Carlo Iarusso	Saint-Lambert	J4R	Canada
Isabelle Marty	Montréal	H3e1c2	Canada
126 Philippe Lagace	Saint-Lambert	J4W	Canada
Livia Lagacé	Brossard	J4W	Canada
Francois Hamel	Montreal	H1E	Canada
127 nancy lachance	Saint-Lambert	J4R 2N1	Canada
Sonia Devia	Montreal	H1Z	Canada
Francine Paul	Montreal	H1S	Canada
128 Fabio Zea	Saint-Lambert	J3Y	Canada
Nadia Ross	Saint-calixte	J7Y	Canada
Nancy Gravel			Canada
Josee Thomassin	Montreal	H1E	Canada
Rachel McGibbon	Quebec	G1S	Canada
Karell Tremblay	Rimouski	G5L	Canada
129 Isabelle Choquette	Saint-Lambert	J3Y	Canada
Danielle Ménard	Longueuil	J4k4a8	Canada
Claude Lebrl	Longueuil	J4k3n7	Canada
130 Michael Young	Saint Lambert	J4R 0A5	Canada
131 Stéphanie Béreau	Saint-Lambert	J4R	Canada

	Pierce John	Montreal	H2B	Canada
	Michel Chouinard	Longueuil	J4H	Canada
	Amelie Belair	Montréal	h2n 1e4	Canada
	Louise Lafontaine	Longueuil	J4P	Canada
132	Marie-Chantale Thibeault	Saint-Lambert	J4R 2P8	Canada
	Éric Giovanetto	Longueuil	J4T 2B9	Canada
	Sylvie Mayer	Longueuil	J4L	Canada
	A JACOB	Longueuil	J4H	Canada
	Lilianne Robert	Longueuil	J4L	Canada
133	Nadeau Nadeau	Saint-Lambert	J4R 2T6	Canada
134	Melanie Beauchemin	Saint-Lambert	J4P2K1	Canada
135	marguerite lalande	Saint-Lambert	j4p 1a9	Canada
	Guy Trudelle	Longueuil	J4H 2S8	Canada
136	Philippe Gaillard	Saint-Lambert	J4S1N7	Canada
	Patricia Pulinckx	Brossard	J4W 1G5	Canada
	Marie Turmel	Lévis	G6V	Canada
	bertrand roberge	greenfield park	j4v 1h8	Canada
	Yvonne Scott	Longueuil	J4L	Canada
137	Deborah Benitah	Saint-Lambert	J4r	Canada
138	Maria Galanopoulos	Saint-Lambert	J4R 2V3	Canada
139	emery ferland	Saint-Lambert	J4p 2v4	Canada
	savard jason	Sherbrooke	J1E	Canada
	Marcel Chalut	Longueuil	J3Y 0S9	Canada
140	Véronique Labbé	Saint-Lambert	J3Y	Canada
	Jean Lambert	Longueuil	J4J 4S8	Canada
	Pascale Garneau	Longueuil	J4J 4S8	Canada
	Véronique Chaput-Parent	Longueuil	J3y 4y4	Canada
	Gerard Dubord	Longueuil	J4K	Canada
	Johanne Driver	Longueuil	J4H	Canada
141	Michèle Clément	Saint-Lambert	J4R 2R1	Canada
	alexys desrochers	Longueuil	J4L	Canada
142	svarta boucher	Saint-Lambert	J4R 0A9	Canada
	Danielle Demers	Longueuil	J4J	Canada
	Benoît Dubois	Ile Perrot	J7V 7M7	Canada
143	Annie Robichaud	Saint-Lambert	J3Y	Canada
	Benoit Arbour	Longueuil	J4J	Canada
	Jean Gelinis	Montreal	H1W 3r9	Canada
144	Catherine Berthiaume	Saint-Lambert	J4p 2p3	Canada
145	Lucie Ménard	St-Lambert	J4H	Canada
	Christophe Ratto	Uchaud	30620	France
146	Marie-Aimee Cantim	Saint-Lambert	J3Y	Canada

147	Pierrick Bazinet	Saint-Lambert	J4P	Canada
148	Micheline Beaudet	Saint-Lambert	J4R1e2	Canada
149	Denise Landry	Saint-Lambert	J4P	Canada
150	Denis Desjardins	Saint-Lambert	J4s	Canada
	Rioux Francine	Levis	G6V	Canada
151	Emmanuel Sapina	Saint-Lambert	J3Y	Canada
152	Marie-Julie Garneau	Saint-Lambert	J4P2M9	Canada
	Roger Chalifour	Longueuil	J4H	Canada
153	Celine Barriere	Saint-Lambert	J4R	Canada
	Julie Lacroix-Maillette	Longueuil	J4N	Canada
	Danièle Bergeron	Montréal	H2E	Canada
	Francine Lett	Longueuil	J4L 3B7	Canada
154	Caroline Morand	Saint-Lambert	J4P	Canada
155	Jacqueline Voghel	Saint-Lambert	J4P	Canada
	Francine Picard	Lavaltrie	J5T3N3	Canada
	Dominique Gelinass	Longueuil	J4H	Canada
	Diane Richard	St-Jérôme, Quebec	J7Z 2A8	Canada
	Louise Craig	Longueuil	J4H	Canada
	Matis Savard	Longueuil	J4H	Canada
156	Jean Therrien	Saint-Lambert	J4P2T6	Canada
	Nanotte Antitone	Longueuil	J4H	Canada
	France Bard	Longueuil	J4H	Canada
157	Brisson Martine	Saint-Lambert	J3Y	Canada
	Lise Ménard	Montréal	H3L 3W4	Canada
	Eleonora Santilli	Montreal	H2Z1K8	Canada
	Benoit Paquin	Longueuil	J4H 4B4	Canada
158	Caroline St-Pierre	Saint-Lambert	J4P2P5	Canada
159	Martine Drouin	Saint-Lambert	J3Y	Canada
	Rejean Bonin	Longueuil	J4J	Canada
160	Vanessa Harrison	Saint-Lambert	J4R	Canada
	Éveque Daraiche	Longueuil	j4w0a3	Canada
	Claudine Gagnon	Longueuil	J3y 8a9	Canada
	Anderson Contreras Melo	Brossard	J4W 2E6	Canada
	Isabelle Gourdeau	Longueuil	J4J	Canada
161	François Vallerand	Saint-Lambert	J3Y	Canada
	Jeannine Cloutier	Boucherville	J4B	Canada
	Francoise Lesperance	Longueuil	J4H	Canada
162	Charlotte Leblanc-Trudeau	Saint-Lambert	J4R2P1	Canada
163	Louis-Michel Raby	Saint-Lambert		Canada
164	Julien Maltais	Saint-Lambert	J3Y	Canada
	Diane Tremblay	Longueuil	J4H	Canada

	Christian Lavoie	Longueuil	J4L	Canada
165	Geneviève Pelletier	Saint-Lambert	J3Y	Canada
166	Lorraine Guillet	Saint-Lambert	J4R 2R1	Canada
	Linda Ferland	Montréal	H2P	Canada
167	lise cadrin	Saint-Lambert	J3Y	Canada
	Zahra Adjali	Montreal	H3H	Canada
168	Manon Trudeau	Saint-Lambert	J4R1C3	Canada
	Marie Fleur	Gatineau	J8P	Canada
169	Danielle Dursnd	Saint-Lambert	J4R2N3	Canada
	Luis Giribaldo	Montevideo		Uruguay
	Monique Prince	Chambly	J3L 4B4	Canada
170	Matthew Jennejohn	Saint-Lambert	J4P 2X4	Canada
	Julie Prudhomme	Saint-eustache	J7P	Canada
	Geneviève Péladeau	Montréal	H1L	Canada
171	Daniel Lecours	Saint-Lambert	J4R 1J9	Canada
	Carmen Duport	Longueuil	J4L	Canada
	Danielle Duchaine	St-hubert	J3z0e4	Canada
	Martin Goulet	Québec	G2K	Canada
172	MONIQUE MASSE	Saint-Lambert	J4P 2N2	Canada
173	Jean-Marc Lafond	Saint-Lambert	J4P1V3	Canada
174	Marie-Eve Dagenais	Saint-Lambert	J4R 2B3	Canada
175	christiane labine	Saint-Lambert	J4S	Canada
	Lise Carmichael	Longueuil	J4k3w3	Canada
	Louise Wannamaker	Sherbrooke	J1H	Canada
176	Frédéric Loïselle	Saint-Lambert	J4R	Canada
	Lynda Leblanc	Saint-hyacinthe	J2R 1C8	Canada
177	Marie-Claude Boudreault	Saint-Lambert	J3Y	Canada
	Mélanie Miron	Saint-Alphonse-Rodriguez	J0K	Canada
	Hélène Boulet	Greenfield Park	J4V	Canada
	Nicole C Moi	Laval	H7P 3E8	Canada
178	Veronique Collard	Saint-Lambert	J4P 3B5	Canada
179	Camille Goulet	Saint-Lambert	J4P 3B5	Canada
180	Rosalie Goulet	Saint-Lambert	J4P	Canada
	Kathleen Mc Neil	Greenfield Park	J4V	Canada
	daniel aimola	st-hubert	j3y2t7	Canada
	Pascal Effray	Greenfield Park	J4V	Canada
181	Barbara Von Thaden	Saint-Lambert	J4R2P8	Canada
	Tracy Kennedy	Longueuil	J4L	Canada
182	André Masse	Saint-Lambert	J4S	Canada
	Renee Gelinas	Longueuil	J4L	Canada
	Julie Rainville	Surrey	V3V	Canada

	Storr Pamela	Pierrefonds	H9H	Canada
	Jojo Boulianne			Canada
	Abigail CM	Longueuil	J4H	Canada
	Carole Boulé	Longueuil	J4H	Canada
	Simon Miville-Deschênes	Longueuil	J4H	Canada
	Judith Lefebvre	Montreal	H2R	Canada
	Manon Côté	Brossard	J4W0A3	Canada
183	Richard Nault	Saint-Lambert	J4R	Canada
	Yolande Fortin Fortin	Kirkland	H9J	Canada
	Geoffroy Poirier	St come	J0K2B0	Canada
	Karine Castilloux	Longueuil	J4H	Canada
184	Martin Légaré	Saint-Lambert	J4S1L5	Canada
	Jacqueline Tremblay	Longueuil	J4J	Canada
	Marie-Hélène Houle	Longueuil	J4K	Canada
	JOANNE BÉLANGER	Greenfield Park	j4v 2v6	Canada
185	Josette Bergeron	Saint-Lambert	J4S	Canada
186	Vanessa Germain	Saint-Lambert	J3Y	Canada
	marie-claude morazain	Montréal	H2Y	Canada
	Gerard Croteau	Boisbriand	J7G	Canada
187	Joëlle Rondeau	Saint-Lambert	J4R 2V8	Canada
	Julie Hudon	Longueuil	J4H	Canada
	samuel gaggeri	Longueuil	J4H3R9	Canada
	Carmelle Lemaire	Toronto	M6R	Canada
188	Joelle St-Arnault	Saint-Lambert	J4S 1G4	Canada
	Marie Berthe Chabot	Brossard	J4X	Canada
189	Christiane Dufour	Saint-Lambert	J4R 2T6	Canada
190	Caroline Gaudet	Saint-lambert	J4R	Canada
191	Paquet Melisande	Saint-Lambert	J4R1N1	Canada
192	Marise Clermont	Saint-Lambert	J4R	Canada
193	François Haguel	Saint-Lambert	J4P 2T7	Canada
	Anais Beaudry	Montréal	H3C 0L3	Canada
194	Lucie Rouleau	Saint-Lambert	J4W	Canada
195	caroline monette	Saint-Lambert	J4R 2A9	Canada
196	Marie-France Poklukar	Saint-Lambert	J4S	Canada
197	Louis Martin	Saint-Lambert	J4r2m1	Canada
198	Anne-Marie Bégin	Saint-Lambert	J4P3C8	Canada
199	Suzanne St-Aubin	Saint-Lambert	J4P	Canada
200	Joanne Gagnier	Saint-Lambert	J4S	Canada
201	Marilyne Le Blanc	Saint-Lambert	J4S 1R1	Canada
	Joëlle Marchildon	Québec	G3G	Canada
202	Anne-Marie Wilson	Saint-Lambert	J4P 1K6	Canada

	Dimitri Manioc	Montreal	H1N	Canada
203	Eric Beaulé	Saint-Lambert	J4P 2H5	Canada
204	Dominique Duguay	Saint-Lambert	J4P 2L4	Canada
	Nadine Kerba	Montreal	J4S1T7	Canada
	Jenyka L p	Lacolle	J0J	Canada
205	Jessica Gagnon	Saint-Lambert	J4p3r1	Canada
206	Sebastien Dostie	Saint-Lambert	J4R 1B3	Canada
207	Dominique Nolet	Saint-Lambert	J3Y	Canada
208	Alec Stephani	Saint-Lambert	J3Y	Canada
209	Catherine Dupuy	Saint-Lambert	J4R1B3	Canada
	Marie-Helene Beaudet	Longueuil	J4J	Canada
210	Julien Boissard	Saint-Lambert	J3Y	Canada
211	Patrick Laporte	Saint-Lambert	J4r	Canada
212	Claude Vincent	Saint-Lambert	J4R 2V1	Canada
213	Elise Crevier	Saint-Lambert	J4p 2p2	Canada
214	Gabrielle Made	Saint-Lambert	J4P 2R2	Canada
215	Gregory Koutitonsky	Saint-Lambert	J4P 2A4	Canada
216	Stefano Lucarelli	Saint-Lambert	J4R 2V8	Canada
217	Carolina Bea	Saint-Lambert	J4S	Canada
218	Marie-Hélène Nolet	Saint-Lambert	J4R 2V8	Canada
219	Thomas Vandemoortele	Saint-Lambert	J4R1A9	Canada
220	Nancy Leggett-Bachand	Saint-Lambert	J4R	Canada
221	Patrick Linteau	Saint-Lambert	J4P0A3	Canada
	Charles-Elliot Bouliane	Longueuil	J4J	Canada
	Isabelle St-Jean	Longueuil	J4K	Canada
222	Stéphanie Bavota	Saint-Lambert	J4s1s5	Canada
223	Christine Babkine	Saint-Lambert	J4R	Canada
224	Elyse Caron	Saint-Lambert	J4r 2n1	Canada
225	Anne Rochette	Saint-Lambert	J4S1Y4	Canada
226	Marguerite Wieckowska	Saint-Lambert	J4r2v8	Canada
227	Amélie Bouchard	Saint-Lambert	J4P3A8	Canada
	Sarah Mustille	Montréal	H2G 2P4	Canada
228	Karine Fa	Saint-Lambert	J4S	Canada
229	Slava Sinigerska	Saint-Lambert	J4R2V1	Canada
230	Loan Le	Saint-Lambert	J4P	Canada
	Nathalie Krikorian	Brossard	J4P3A6	Canada
231	Frédéric Gieling	Saint-Lambert	J4R	Canada
232	Sylvie Bélanger	Saint-Lambert	J4S	Canada
233	Veronique Leblanc	Saint-Lambert	J4p2k8	Canada
	Kathia Parent	L'Isle-aux-Coudres	G0A 2A0	Canada
234	Simon Bouchard	Saint-Lambert	J4P 2K1	Canada

235	Emmanuelle Carignan			Canada
236	Monique Drolet	Saint-Lambert	J4P3E6	Canada
	Justin Roberge	Candiac	J5R6H8	Canada
237	Brigitte Marchand	Saint-Lambert	J4P	Canada
238	Liliane Martineau	Saint-Lambert	J4S 1R9	Canada
	Josette Lessard	Longueuil	J4M2T2	Canada
	J Hamel	Mascouche	J4K 0M4	Canada
239	Line Rondeau	Saint-Lambert	J4P3A5	Canada
240	Carole Ricard	Saint-Lambert	J4P 3R1	Canada
241	Angela Pelletier	Saint-Lambert	J4S1Z1	Canada
242	Andrée Paradis	Saint-Lambert	J4s 1n5	Canada
243	luc goineau	Saint-Lambert	J4r1b2	Canada
244	Dena Davida	Saint-Lambert	J4R 1B3	Canada
245	Marie-Laure Casa-Martin	Saint-Lambert	J4R 2A8	Canada
	Stephanie Gendron	Montreal	H2L	Canada
246	Charles Beaulieu	Saint-Lambert	J4P 0B2	Canada
	Lydia Fischer	Brossard	J4W	Canada
247	Victorine Lamarre	Saint-Lambert	J4R	Canada
248	Sarah Pilorge	Saint-Lambert	J4R 2V1	Canada
249	Yacka Simard	Saint-Lambert	J4p 1b2	Canada
250	Marie Howard	Saint-Lambert	J4P 2M8	Canada
251	Claudette Cournoyer	Saint-Lambert	J4R	Canada
	Jimmy Malouin	Longueuil	J4J	Canada
	Julie-Pascale Gagnon	Longueuil	J4H	Canada
	emilie mainguy	Saint-Bruno-de-Montarville	j3v2z4	Canada
252	Isabelle Théberge	Saint-Lambert	J4S	Canada
253	Louise Quesnel	Saint-Lambert	J3Y	Canada
254	Martin Leroux	Saint-Lambert	J4S	Canada
	Marie Khediguan	Montreal	H4A 3B4	Canada
	Dominique Perreault	Montréal	H2S	Canada
255	Charles Legare	Saint-Lambert	J4p 3b2	Canada
	Michel Rene	Longueuil	J4H	Canada
256	Nathalie Sheehan	Saint-Lambert	J3Y	Canada
	Rachel Wagner	Longueuil	J4V 2W1	Canada
	Camille Rott			Canada
	JOSIANNE marcotte	Brossard	J4W 1J9	Canada
257	Genevieve Brunet	Saint-Lambert	J3Y	Canada
	Lesley Foster	Montreal	H3G	Canada
	Philippe Hébert	Brossard	J4X	Canada
258	Carole King	Saint-Lambert	J4P	Canada
259	Marie-Hélène Bacon	Saint-Lambert	J4P 2W3	Canada

260	Karine Lapointe	Saint-Lambert	J3Y	Canada
261	Stephane Vincent	Saint-Lambert	J4R 2M4	Canada
	Pierrette Proulx	Longueuil	J4H	Canada
262	Erin McGarr	Saint-Lambert	J4R	Canada
263	Sebastien Dupere	Saint-Lambert	J4R2M9	Canada
264	Lamb Susan	Saint-Lambert	J4P	Canada
265	Robert-André Croteau	Saint-Lambert	J4P	Canada
	Mathew Dupere	Brossard	J4X	Canada
266	Mathieu Mullins	Saint-Lambert	J4r2e9	Canada
	Rachel Simoneau	Montreal	H1K	Canada
267	Claudine Desnoyers	Saint-Lambert	J4p	Canada
268	caroline jobin	Saint-Lambert	J4R 1M4	Canada
	Raynald Gaudreault	Clermont	G5A	Canada
	Harmandeep Singh	LaSalle	H8N	Canada
269	Anne marie Piette	Saint-Lambert	J3Y	Canada
270	Geneviève Mathieu	Saint-Lambert	J4P1C4	Canada
271	Véronique Vidal	Saint-Lambert	J4W	Canada
272	Anne Pellegrin	Saint-Lambert	J4R1C9	Canada
273	Ariane Adem	Saint-Lambert	J4R	Canada
274	Sylvia Alai	Saint-Lambert	J4P0A3	Canada
275	Patrick Bennett	Saint-Lambert	J4R	Canada
	Susan ROOKE	Longueuil	J4L	Canada
	Felix Bousquet	Saint-Lambert	J3Y	Canada
276	Catherine Lussier	Greenfield Park	J4V	Canada
277	Nancy Landreville	Saint-Lambert	J4P2H1	Canada
278	Chantal Gendron	Saint-Lambert	J4P 2L4	Canada
279	Catherine Duprey	Saint-Lambert	J4S	Canada
	Kenza Baroudi			Canada
280	Marie pierre Gagne	Saint-Lambert	J4S	Canada
	Daniele L Ecuyer	Brossard	J4Y	Canada
281	Karl Villeneuve	Saint-Lambert	J4P 3E8	Canada
282	Melanie Mclean	Saint-Lambert	J4R	Canada
283	Jean-Philippe Lefort	Saint-Lambert	J4R2R2	Canada
284	Marc Poirier	Saint-Lambert	J4S1T7	Canada
	Edwine Agenor	PIERREFONDS	H8Z 1K3	Canada
	Nadege Duval	Montréal	H1H	Canada
285	Nicolas Laperrière	Saint-Lambert	J4P	Canada
	Ryan Charles	Montréal	H3X	Canada
286	Lise Cyr	Saint-Lambert	J4R	Canada
287	Katherine Goodwin	Saint-Lambert	J4S	Canada
288	Pierre Francois Chapleau	Saint-Lambert	J4R 2M4	Canada

289	Éric Paquet	Saint-Lambert	J4R 2P5	Canada
	daniel gauthier	Ottawa	K1S	Canada
290	Alexandre Joly	Saint-Lambert	J4R 2R6	Canada
	Amanda Slywinskyj	Brossard	J4X2R7	Canada
291	lorraine ouellet	Saint-Lambert	j4r2m4	Canada
292	Jean-Luc Van Eyck	Saint-Lambert	J4P 1B9	Canada
293	Sophie Hudon	Saint-Lambert	J4P 1X2	Canada
294	Bertand Lacoste	Saint-Lambert	J4r2m4	Canada
295	tamara mougharbel	Saint-Lambert	J4S 1W2	Canada
296	Pierre Desmarteau	Saint-Lambert	J4R	Canada
297	Sami CHALHOUB	Saint-Lambert	J4r2b8	Canada
298	Rosita Abdo	Saint Lambert	J4r2b8	Canada
299	Dominique Davignon	Saint-Lambert	J4R	Canada
300	Nathalie Longval	Saint-Lambert	J4P	Canada
	Victor Reise	Montreal	J4P	Canada
301	Danielle Nols	Saint-Lambert	J4S 1Y4	Canada
	Dania Szanajda	Montreal	H4K	Canada
302	Leslie Macdonald	Saint-Lambert	J4R 2M5	Canada
	Patrick Lavoie	Montreal	H2J	Canada
303	Alexandre Menard	Saint-Lambert	J4R1Z8	Canada
	John Tanis	Montréal	H1T	Canada
304	Gabrielle Ambrozaitis	Saint-Lambert	J4s1k9	Canada
305	Jean-Francois Alie	Saint-Lambert	J4R 2G4	Canada
	Nicolas Lampron			Canada
	KATIA PIERRE	Longueuil	J4J	Canada
	Loriane St-Jean	Terrebonne	J7M	Canada
	Stéphanie Thivierge	Thurso	J0X	Canada
	Wilnes Glaude	Montreal	H2J	Canada
	Diana Franco	Greenfield park	J4v1s1	Canada
	Judith Chevalier Champagne	Montreal	H1E	Canada
	Jean Yves Exantus	Montréal	H2M	Canada
	Camille Lavoie	Montréal	H2V	Canada
	linson st amour	Montreal	H3W	Canada
	Nicole Reign	Montréal	H2J	Canada
306	France Paradis	Saint-Lambert	J4S 1W7	Canada
	Ellie Roy	St-Basile-le-Grand	J3N 1L1	Canada
	Emmanuel Guerrier	Montréal	H1C 2A5	Canada

François LA ROCHE
357, av. Hickson
Saint-Lambert QC
J4R 2N9 CANADA

Mobile : +1 514 239-7725
Courriel : flaroche@mac.com

15 juin 2022

Objet : Consultation des projets de refonte du cadre d'urbanisme, Ville de Saint-lambert

Bonjour,

Je n'ai malheureusement pas pu me présenter aux rencontres de consultation du projet de refonte du cadre d'urbanisme les 7 et 14 juin derniers et ne pourrai assister ce soir le 15 non plus. J'ai pu cependant écouter les enregistrements (en vitesse x1,5 merci YouTube!). Merci d'ailleurs de les avoir mis en ligne.

Voici mes quelques commentaires. J'ose croire qu'ils seront considérés au même titre que ceux des citoyens qui ont pu, eux, se présenter aux rencontres.

Données financières

Le premier concerne la qualité de l'information disponible pour décider. Certains intervenants l'ont soulevé : où sont les chiffres, les scénarios, les impacts financiers pour la ville... et sur nous les payeurs de taxes? Si le contexte de la refonte est de voir, non seulement, à la mise au jour de nos règles, mais aussi à tenter de relever nos revenus, il appert qu'on devrait très certainement et clairement parler de revenus nets. Or, encore faut-il savoir les aligner ouvertement.

Les couts soutenus par la ville qui sont associés aux projets de développement ont certes des déclencheurs propres et une dynamique de progression typée. Les revenus pour la ville, eux, ont leur propre dynamique qui n'ont certes pas les mêmes déclencheurs ni leurs propres règles de progression. Sans ces chiffres, ni la compréhension de la dynamique de ces chiffres, je ne sais pas si le net est plus ou moins positif pour la ville dans des cas de développements agressifs en haute densité c. d'autre scénario de développement accueillant moins d'unités et donc, imposant moins d'investissement en infrastructure.

Il serait fort important de bien comprendre cette dynamique et de montrer aux citoyens quelles sont les conclusions qu'on peut en tirer si on souhaite une acceptabilité minimum! Une question en particulier me turlupine : quelle est la sensibilité sur les revenus de la ville, nets des couts et investissements associés, que peuvent avoir ces différents scénarios de développement des zones redéveloppables (Saint-Charles par exemple)?

Les chiffres, les dollars. Ils manquent dramatiquement à la conversation à ce jour — ça avait été la même chose lors de la précédente refonte. Or, c'est au centre de notre enjeu. Pourquoi ne pas en avoir? Aucun?!

Hauteur. Ah la hauteur !

13 étages au bout de Union/Hickson/Edison!!! Mais d'où vient ce chiffre? Pourquoi nous proposer cette cible himalayenne? Est-ce une stratégie (un peu trop évidente soit disant) pour nous en faire accepter moins? Voyons!

Comment imaginer que qui que ce soit habitant dans ce secteur accepterait de perdre la lumière de fin de journée, de voir apparaître à l'horizon ouest des murs de brique, de verre ou autre, de ne plus savoir de quelle couleur est le coucher du soleil, de sentir tout à coup tous ces nouveaux regards provenant de ces balcons nichés, de subir encore plus de congestion et de circulation véhiculaire dans le quartier... Qui?

J'aurais aimé être présent le 14 juin pour crier mon horreur à cette seule idée de laisser grimper jusqu'à l'ogre le petit Poucet en quête de son bon repas. Voyons, quelle idée, quelle défiguration à outrance de ce secteur. À jamais.

Le quartier Victoria abrite parmi les plus belles maisons de SL. Il fait foi d'une part importante de son histoire. C'est de ce quartier, notamment, par qui, il n'y a pas si longtemps encore, on accédait à la plage pour se baigner dans les eaux du Majestueux. Rappeler ce pan de l'histoire du quartier pourrait même être une idée à développer pour réaménager un espace qui pourrait peut-être y naître lors de ces redéveloppements...

La modernité du 20e siècle nous a amputés d'une part de qualité de vie, non sans qu'on en comprenne évidemment les raisons économiques ; le cas de la plage ne faisait pas le poids contre les navires de la Voie maritime.

Toutefois, aujourd'hui, nous avons une occasion de montrer tout le respect dû à ce quartier en maintenant la voie ouverte sur cet horizon Ouest, sur ce fleuve, et

sur cette qualité de vie. Les habitants du quartier la paient très chèrement cette qualité de vie. La contraindre ainsi leur ferait grand tort.

Si le quartier Victoria mérite un intérêt particulier de la part de la ville – et Mme la mairesse le sait très bien, car elle y habite, plus haut à l'Est comme moi – ça sera pour la refonte de ses deux voies est-ouest principales : le boul. de l'Union et l'av. Hickson, lourdement blessées par des décennies de laisser-aller. Le quartier n'a pas besoin d'une autre grande blessure.

Une suggestion ferme, donc, pour terminer : tout redéveloppement en bordure de Riverside devrait y être limitée à un maximum de 3 étages, ou 4 si ce dernier n'empiète aucunement sur les habitants à proximité, projections documentées pour preuve.

Pôle St-Charles

J'ai cette seule question, dont la réponse pourrait nous être fournie par une simulation financière sérieuse : peut-on/devrait-on limiter les hauteurs à 3 et 5 étages au lieu des 4 et 6 proposés? Il est sûr que l'impact sur l'humain serait favorable, mais quel est ce gain financier net provenant d'un étage de plus?

Merci de considérer mes commentaires.

Et merci de consulter sérieusement la population cette fois.



- FLR

REFONTE DES OUTILS D'URBANISME - COMMENTAIRES ET SUGGESTIONS

1. Prémisses

- La gare de Saint-Lambert ne constitue pas un pôle d'attraction pour les résidents et le peu de service de l'AMT (trains de passagers) ne justifie pas la création d'un TOD. Au contraire, l'intensité du trafic ferroviaire de marchandises devrait plutôt décourager le développement résidentiel à proximité des voies de chemin de fer.

De plus, la création d'un TOD autour de la gare a pour effet de définir Saint-Lambert comme une simple annexe "dortoir" de Montréal, ce qui ne respecte pas son caractère particulier.

- L'idée que le redéveloppement des secteurs va permettre de renflouer les coffres de la ville n'est pas supportée par des études complètes. En particulier, il manque l'évaluation des coûts des infrastructures requises pour accommoder une augmentation significative de la population (routes, aqueduc/égouts, parcs, terrain de jeu, équipements communautaires, etc.) et les frais cachés associés à l'offre de services afférents (école, CPE, commerces de proximité, accès aux activités de culture et loisir, services municipaux etc.). À notre avis, les outils d'urbanisme ne devraient pas servir à régler un déficit budgétaire, ce n'est pas leur but. D'autres avenues devraient être explorées pour palier à ce problème.
- Un report de quelques mois de l'adoption des outils d'urbanisme serait souhaitable.
 - Le refus d'envisager un report de l'adoption du Plan d'urbanisme et des règlements connexes va à l'encontre de l'Orientation 6 du Plan d'urbanisme qui vise à favoriser la participation citoyenne.
 - Quelle est la date butoir du second report ? Nous pensons que dans la mesure où des progrès sont faits et que la Ville démontre l'avancement du dossier et un désir de le clore rapidement, le MAMH devrait être conciliant, surtout dans un contexte où la pandémie a retardé l'ensemble des activités liées au travail.
 - Dans l'éventualité où les règlements feraient l'objet d'une opposition notable de la part des résidents, un retard plus important pourrait en découler, en particulier si un processus référendaire était enclenché ou une demande de conformité déposée au CMQ. Ces éventualités auraient des conséquences beaucoup plus sévères pour l'adoption de la refonte des outils d'urbanisme.
- Les études effectuées par un promoteur doivent impérativement faire l'objet d'un examen détaillé par un expert et/ou consultant de la Ville afin d'évaluer leur conformité vis-à-vis des exigences prescrites pour assurer une évaluation objective du projet proposé.

2. Au sujet de la densification:

- Pourquoi aller au-delà des exigences minimales du SAD de Longueuil pour les seuils de densité résidentielle? La pertinence de cette approche n'a pas été démontrée, d'autant plus que Saint-Lambert présente déjà un taux de densification supérieur aux autres villes de l'agglomération. Ceci est d'autant plus important lorsqu'on considère que ces seuils ont été établis en prenant la gare comme pôle structurant principal, ce qui n'est pas le cas.
 - Les seuils minimum imposé par l'agglomération (fig.25 p.54 du PU) doivent être considéré comme un maximum à ne pas dépasser.

- On devrait plutôt chercher à augmenter le pourcentage d'aires protégées qui est présentement nettement en deçà des cibles de l'agglomération.
 - En accord avec la vision d'aménagement de Saint-Lambert énoncée au Plan d'urbanisme (Fig. 2 p.6), la densification doit être faite dans le respect des quartiers existants et du caractère patrimonial de la ville. On voit mal comment cette vision s'articule lorsqu'on parle d'éventuelles acquisitions, voire même d'expropriations, pour s'arrimer au plan d'urbanisme mis de l'avant (comme c'est le cas au PPU_112 par exemple).
 - Rien n'appuie la théorie selon laquelle la densification peut se faire sans impact sur les services aux citoyens.
 - L'intégration de nouveaux résidents doit prendre en compte l'impact sur les infrastructures et le coût en découlant pour l'ensemble des citoyens. À cet effet, il convient de noter que la conception des réseaux locaux (aqueduc, égouts, voies de circulation) relève de la Ville et non de l'agglomération. Comme tel, il est impératif pour la Ville de mettre à niveau les études de capacité des réseaux locaux y compris celles liées à la circulation avant d'établir les taux de densification acceptables.
- 3. Au sujet du Plan d'urbanisme (Plan):**
- L'orientation 1 du Plan vise à s'assurer que les espaces verts seront préservés. Comment cela pourra-t-il être réalisé si l'espace additionnel requis pour les CPE et écoles n'est pas déjà prévu ? Où ces institutions obligatoires seront-elles localisées sans affecter le patrimoine bâti ?
 - Le Plan manque de vision quant aux commerces et services (de proximité?) additionnels requis : épicerie, pharmacie, CPE, école, terrains de jeux, services communautaires etc. Comment ces aspects s'articulent-ils au vu des Orientations 2 et 3 du Plan ?
 - Les changements de zonage proposés risquent de favoriser la spéculation immobilière en augmentant la valeur des terrains. Comment comptez-vous limiter ces effets?
 - Contrairement à l'énoncé de la p.42, la gare de train n'a jamais constitué un pôle intermodal structurant à Saint-Lambert et on voit mal comment cela pourrait le devenir...à moins d'exproprier le CN qui gère l'accès aux voies ferrées et au Pont Victoria! De même, on imagine mal de nouveaux résidents venir s'établir à Saint-Lambert sous prétexte d'être bien situés dans la zone d'influence de la gare. À cet effet, il serait intéressant de connaître le nombre de résidents du célèbre complexe Trigone qui ont choisi de s'y installer justement pour sa proximité avec la gare...
 - Le Plan n'aborde pas adéquatement les enjeux de mobilité:
 - Les moyens mis en œuvre pour favoriser la mobilité active devraient être clairement exposés dans le Plan et leur application intégrée et strictement encadrée dans les outils règlementaires. Les consultations publiques des dernières semaines ne nous ont pas permis d'être rassuré sur ces moyens et on voit mal comment une simple politique de mobilité durable peut enclencher les changements requis.
 - Le Plan doit faciliter en priorité des accès sécuritaires à pied et à vélo au centre-ville et/ou aux commerces de proximité plutôt que de chercher à rattacher les axes de mobilité active à la gare ou aux transports en communs. Par exemple, l'infolettre de St-

Lambert encourage les gens à faire leurs emplettes à vélo en ajoutant tout simplement un panier à leur vélo. Mais on omet de mentionner le chemin que doivent emprunter les gens du Haut Saint-Lambert pour se rendre sécuritairement à l'une des 4 épiceries de Saint-Lambert: est-il préférable de passer le viaduc de la voie ferrée pour rejoindre le centre-ville et l'achalandée rue Victoria, de tricoter au travers des véhicules le long de la rue Victoria (pour atteindre le Provigo ou le Métro), ou de déambuler nonchalamment le long de Queen (pour rejoindre le IGA) après avoir réussi à traverser la 112?

- Il est maladroit et peu sécuritaire de suggérer que les adeptes de la mobilité active partagent les voies de circulation avec les transports en commun (autobus) sous prétexte qu'il s'agit dans les deux cas de mobilité durable.
- Les traverses de piétons/vélos des artères principales ne sont pas sécuritaires et doivent être améliorées. Ceci peut être facilement réalisé à faible coût en s'assurant tout d'abord que les feux donnent immédiatement la priorité aux piétons lorsqu'ils la demandent. En contrepartie, à l'image de ce qui se fait sur Broadway à Vancouver, les feux de circulation pourraient être programmés pour donner le feu vert à l'artère principale en tout temps (sauf lorsqu'il y a un piéton qui demande le passage, bien entendu!). Quant aux véhicules désirant se joindre à l'artère principale par une voie perpendiculaire, un "stop" leur permettrait de se faufiler à n'importe quel moment lorsque le passage est libre. Un tel projet pilote sur la 112 serait le bienvenu. À cet effet, il faudrait prendre les devants et s'affirmer auprès du MTQ plutôt que de regarder passer le train...
- Si on veut créer une ville des courtes distances (tel que montré à la figure 27 p.59), on ne peut faire abstraction de la voie ferrée qui requiert des détours considérables lorsqu'on veut passer d'un côté à l'autre. À part les oiseaux, nous ne voyons pas qui peut arriver à atteindre en 10 minutes tout lieu dans un rayon de 700m, en particulier dans le milieu de vie 2.
- Le milieu de vie 2 est mal défini:
 - Le milieu de vie St-Charles/Haut St-Lambert est loin d'être homogène. En effet, le tronçon de la rue Upper Edison compris entre la rue Victoria et la rue Ste-Hélène comprend des habitations patrimoniales qui n'ont rien à voir avec celles construites dans les années 1990 dans le Haut St-Lambert en remplacement du quartier industriel originalement prévu. Comme tel, cette portion historique de la rue Upper Edison s'apparente plus au secteur Parc Victoria-Alexandra (Quartier 4) et devrait être considérée dans cette optique.
 - On se demande pourquoi la cour de l'école Rabeau et le terrain adjacent de l'Église St.Francis ont été définis comme espace vert ("parc-école") alors que cet espace est presque autant minéralisé que celui des tours Trigone, et voué à le devenir encore plus avec l'expansion de l'école. Cet espace n'est pas vert et ne doit pas être considéré comme tel.

4. Au sujet de la participation citoyenne:

- À notre avis, le temps alloué pour apprivoiser les outils d'urbanisme proposés limite le type de citoyens pouvant intervenir et la profondeur des commentaires faits.

- Contrairement à ce qui a été exprimé lors de la consultation publique du 15 juin 2022, le PIIA n'est pas un outil d'urbanisme puissant: il n'offre pas aux citoyens la possibilité de s'exprimer sur un projet et/ou de limiter les interventions des promoteurs sauf en interpellant directement le Comité Consultatif d'Urbanisme (CCU). Comme ce dernier n'a qu'un pouvoir de recommandation, la décision finale pour tout projet ne relève que du Conseil municipal sans possibilité d'appel de la part des citoyens. Cet aspect doit être clairement exposé aux citoyens.
- Par ailleurs, lors des consultations publiques, la présentation des étapes d'approbation subséquentes a été quelque peu escamotée et le processus référendaire n'a pas été clairement expliqué. Pour maintenir la confiance des citoyens dans l'administration, il est important de s'assurer qu'ils comprennent la possibilité qu'ils ont de faire appel à ce moyen pour s'opposer au projet adopté le cas échéant.
- Il serait pertinent et apprécié de mettre à la disposition des citoyens une grille des modifications apportées aux outils d'urbanisme projetés avant leur adoption finale prévue le 11 juillet prochain.

PPU Saint-Lambert : Oui, c'est possible de chiffrer dès maintenant!

Dans le cadre du redéveloppement de certaines zones de la ville, l'administration municipale et les élus ont parlé aux citoyens de densité, de nombre de logements, de hauteur d'immeubles... mais aucunement chiffré les gains, ou les pertes, sur le portrait financier de la Ville ainsi que les autres impacts (circulation, services aux citoyens, infrastructures...).

Est-ce possible de chiffrer l'aspect financier avant de prendre une décision sur le contenu des différents PPU? Oui, un exemple local et très récent le démontre. Il faut lire absolument le résumé de l'analyse effectuée en 2021 par Peter F. Trent sur une situation à Rosemère. Clairement, et simplement, il démontre que l'arrivée de centaines de nouveaux logements est loin de garantir des revenus supplémentaires à une ville. Le résidentiel est consommateur de services municipaux et implique nécessairement de nouveaux coûts. Dans le cas mentionné (Rosemère), les nouveaux développements envisagés auraient un impact à la hausse sur leurs taxes foncières! Alors, pour comprendre réellement notre propre situation à St-Lambert, comment se fait-il que nous ne fassions pas le même exercice maintenant? Comment les élus peuvent-ils penser approuver quelque chose qui n'aura pas été évalué? Les yeux fermés, les doigts croisés, en espérant pour le mieux? Non, je suis certaine que ce n'est pas ce que vous voulez...

À titre de citoyen, prenez 10 minutes pour lire l'analyse rattachée au lien suivant. Il faut faire cet effort pour mieux comprendre et pour mieux discuter par la suite.

Aux élus, l'analyse et les conclusions de M. Trent (ancien maire de Westmount, ancien entrepreneur, ancien président de la Conférence des maires de la banlieue de Montréal, décoré de l'Ordre National du Québec) est votre rempart, votre argument-choc pour exiger de prendre le temps de faire pareil exercice dans notre ville. Il faut l'exiger en déployant la même énergie que vous avez mise pour vous faire élire. Dans votre vie d'élu il y a des moments clés. C'en est un.

Réviser l'échéancier actuel pour permettre la tenue de cet exercice; vous aurez la grande satisfaction du devoir accompli et marcherez la tête haute.
<https://static1.squarespace.com/static/5f491fbfae920b3aaf3824da/t/60e5cd1278e0f046572700c7/1625672978228/Analyse-Peter-Trent-18-06-2021.pdf>

Ville de Saint-Lambert
Consultation sur le PPU Saint-Charles
Commentaires des citoyens adressés à la direction de l'urbanisme

Jeudi le 16 juin 2022

Par :

Martine Denault, 651 Oak

Hélène Giroux, 661 Oak

Jean-Pierre Denault, 661 Oak

Jean-Claude Champagne, 651 Oak

Objet : Zones, MI 10, MI 11 et RD 29

Remarques sur le format de la consultation

Nous avons assisté à la consultation publique du 14 juin concernant le PPU Saint-Charles. Malgré les efforts consentis par la directrice de l'urbanisme pour expliquer les détails des trois PPU, la lecture des plans sur écran était difficile particulièrement quant aux tableaux concernant les densités, taux d'occupation, COS qui étaient à toute fin pratique illisibles à partir de la salle. C'était là pourtant l'aboutissement de la réflexion de la ville et la démonstration tangible de la future image du secteur. La revue rapide des tableaux laissait peu de place à une compréhension complète du résultat sur le terrain. Des images volumétriques démontrant les densités minimales et maximales de chaque secteur auraient été très utiles pour faciliter la compréhension des citoyens. (Des exemples sont bien illustrés dans le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération. Sect.3.141)

Par ailleurs, le format de la consultation animée par l'Institut du Nouveau Monde impliquant l'obligation de formuler une question était quelque peu contraignant et ne permettait pas l'expression libre de commentaires. Bien qu'il y ait eu une certaine latitude sur cette obligation, nous sommes d'avis que ce format met le focus sur des détails plutôt que sur l'ensemble. Il n'est pas très générateur d'opinions et d'idées créatrices et questionne peu les concepts proposés. Certes, c'est une amélioration sur ce qui avait lieu dans le passé (qui étaient très souvent des consultations bidons) mais il y a encore place à amélioration. Néanmoins nous saluons cet effort.

Pourquoi ce changement de vocation majeur pour le secteur ?

Nous questionnons ce changement de vocation majeur pour ce secteur de notre quartier **qui élimine en pratique l'usage industriel léger dans notre ville.**

Ceci va à l'encontre du mouvement actuel de localisation des petites entreprises plus près des milieux de vie. La notion de « Live, Work and Play » prend son sens dans une mixité des usages plus large que la proximité conventionnelle entre les usages résidentiel et commercial. Nous ne parlerons pas ici de TOD dont les attributs théoriques sont souvent utilisés pour « vendre » des projets qui n'en sont pas. (Ex : Trigone). Nous parlons de la conservation d'une friche à vocation industrielle légère beaucoup plus significative pour les citoyens que la présence « *historique et commémorative* » (sic) du hangar d'entretien du CN.

Il existe présentement dans ce secteur des petites entreprises à vocation technologique comme Mitras qui se spécialise dans la calibration des outils industriels et qui fait affaire partout au Québec et dans le nord des États Unis. Ce type d'usage répond à un besoin de plus en plus répandu dans le monde des petites entreprises. Dans la zone MI13; il en est de même pour Roctest sur Pine près de Mercier qui fournit de l'équipement technique d'exploitation et de mesure, spécialisé pour le secteur minier partout en Amérique.



Exemple de petit bâtiment à caractère industriel léger

L'usine de produit alimentaire DARE comporte un potentiel d'exploitation en mode industriel léger qui pourrait être ravivé comme « Hub » de petites entreprises à caractère technologique, artisanal ou même récréatif. L'atelier de sports nautiques 30 Nœuds qui s'est installé dans le secteur récemment est un exemple. Il y a dans ce secteur un patrimoine industriel appréciable que nous aurions tort de négliger.



Usine Dare

Plusieurs exemples de ce type d'usage ont été implantés dans d'anciennes usines et manufactures sur la rue Saint Patrick dans le sud-ouest de Montréal avec beaucoup de succès et la demande pour de tels espaces dépasse l'offre. Un bon exemple est l'édifice « Le Nordelet » qui accueille avec succès une multitude de petites entreprises à caractère artisanal et/ou technologique.

Par ailleurs, quels efforts ont été consentis à ce jour pour trouver un successeur intéressé à exploiter une partie ou la totalité des installations de DARE dans le domaine agro-alimentaire ou autre? Ceci est une piste qui possède un potentiel de succès non négligeable.

Bien sûr plusieurs soulèveront l'argument économique de cette proposition de conservation de l'usage Industriel léger dans ce secteur. La rentabilité réelle pour la ville de la proposition actuelle au PPU n'a pas été démontrée à ce jour. Nous croyons qu'il y a lieu de le faire avant de changer de cap de façon aussi radicale et surtout d'évaluer la possibilité de conserver l'usage et le patrimoine Industriel léger du secteur tout au moins dans la zone RD29.

Une question de sécurité avant tout!

La proximité des zones MI 10, MI 11 et RD 29 des voies ferrées et l'intention d'y permettre l'usage résidentiel est une décision qui démontre une préoccupation mitigée pour la sécurité des citoyens qui y habiteraient.

L'Association des chemins de fer du Canada recommande de ne pas construire d'habitations à proximité des voies ferrées à l'intérieur de marges de recul spécifiques selon la nature et le type de voies ferrées. Tous ceux qui le font courent un risque dont ils ne contrôlent ni les impacts ni l'occurrence. De plus, elle recommande aux municipalités d'intégrer des mesures de protection adéquates dans leur règlement de zonage.

À notre avis, la norme d'éloignement de 30 mètres ne garantit en rien la sécurité des riverains et particulièrement de ceux qui habitent aux étages supérieurs. Il n'y a qu'à regarder l'implantation du projet Loggia qui respecte la norme de 30 mètres pour comprendre que malgré le talus en enrochement surmonté d'un écran métallique, un incendie de pétrole sur la voie aura tôt fait de détruire le bâtiment adjacent. La sécurité contre les effets d'une déflagration sur la voie ferrée procurée par l'écran métallique est illusoire puisque le métal fond à 1000 degrés et que le panache de flammes pourrait s'élever à plusieurs dizaines de mètres du sol.



Berne et barrière de protection du projet Loggia

Nous sommes ici en présence de 4 voies de transport de marchandises et de produits dangereux décrites par le CN même comme un axe de transport et non pas d'un axe de circulation passagère. Les morts et les dégâts causés par le déraillement d'un train chargé de pétrole à Lac Mégantic devraient nous inciter à réfléchir. Cela n'arrive pas qu'aux autres et Saint-Lambert, malgré son statut de « *ville ferroviaire* », n'est pas protégée contre l'avènement d'un incident majeur.

En matière de sécurité, l'argument économique ne tient pas la route. La seule idée d'amener une concentration 1000 à 2000 personnes dans des édifices de plusieurs étages (6 étages dans la zone M10) dans un secteur à proximité de ce flot important et

constant de produits dangereux dénote peu de préoccupation du principe de précaution.

Notre ville l'a fait pour LOGGIA en respectant ses règlements qui, à notre avis, ne protègent pas bien la population qui y habite. Elle a accepté l'inacceptable chez TRIGONE. Ces populations sont présentement à risque à cause de l'insouciance du promoteur mais aussi à cause du laxisme de la ville et de sa complaisance envers le promoteur.



Grande proximité des voies avec projet résidentiel Trigone

Nous croyons sincèrement que la ville doit être plus rigoureuse et doit appliquer des mesures plus sévères d'éloignement des voies ferrées pour tous les secteurs du PPU et/ou ne loger à proximité des voies que des fonctions dont l'occupation humaine est limitée. À notre avis, la zone de protection de 30 mètres n'est pas un gage de sécurité suffisant, d'autres mesures de protection s'imposent.

La Zone RD 29

Malgré le fait que nous soyons en désaccord avec la modification de l'usage pour cette zone, nous souhaitons exprimer notre désaccord catégorique à la proposition de densité pour la zone RD29.

Si le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération fixe un seuil minimal de densité résidentielle à 75 log/ hectare nette dans un rayon de 1000 mètres de la gare, pourquoi ne pas s'en tenir à cette densité? Le gabarit des immeubles sur la Saint Charles est de 2 étages et la trame urbaine y est harmonieuse et respectueuse de l'échelle humaine du quartier. Permettre une densité maximale du double, soit 150 log./hectare nette, détruirait cette harmonie et constituerait un autre « paquetage de condos » comme on a vu dans d'autres projets. La possibilité de permettre 6 étages à 40 mètres de la zone RC-1 nous ramène une implantation identique à celle de l'implantation de Loggia. À notre avis, ceci est à proscrire comme nous en avons fait état dans la section précédente.



Exemple d'un bâtiment de 6 étages

Même avec le concours du meilleur architecte la densité 150 log / hectare nette avec un COS de 1,2 et un taux d'implantation de 50% sont des paramètres qui se traduisent par une volumétrie imposante sur une bande de 130 mètres de largeur dont 30 sont réservés à une zone d'éloignement des voies ferrées. Nous aurions souhaité que ceci ait été démontré de façon claire lors de la consultation, il y a fort à parier que ceci aurait suscité des réactions négatives du voisinage!

Au final, nous demandons que la limite supérieure de densité soit retirée du règlement et que l'on s'en tienne à l'exigence de densité du Schéma d'aménagement de l'agglomération soit 75 log/ hectare nette ce qui correspond déjà à plus que la densité actuelle du voisinage et à celle de la rue Oak près de Mercier en aval.



Mot de la fin

Après avoir évoqué toutes ces considérations, nous demeurons très inquiets des impacts d'une prise de décision prématurée par les élus.

Il est illusoire de penser que la modélisation de ce projet en fonction des demandes présentées par divers promoteurs permettra d'obtenir des résultats optimaux et satisfaisants pour la Ville et ses citoyens.

Il appartient à la Ville de fixer clairement et dès maintenant les paramètres de développement à respecter et de faire elle-même une évaluation immédiate des impacts potentiels afin de garantir l'atteinte des objectifs fixés **avant** d'approuver ces PPU. Il s'agit là d'un exercice essentiel dont tout bon gestionnaire reconnaîtra la nécessité. En l'absence d'une évaluation exhaustive des conséquences sur les finances, les infrastructures, la circulation, et les services aux citoyens, il nous apparaît inapproprié d'approuver ce PPU dans sa forme actuelle.

Martine Denault,
Hélène Giroux,
Jean-Pierre Denault,
Jean-Claude Champagne.

Bonjour,

Voici quelques commentaires que j'aimerais partager en lien avec le projet du secteur St-Charles.

Premièrement, je voudrais avoir l'assurance que la consultation qui a déjà eu lieu (printemps 2021) sera prise en compte dans le développement du projet. Les citoyens se sont prononcés en grande majorité contre des immeubles à condos de plus de 3 étages.

Est-il possible de rendre publiques les études sur la circulation et le bruit ?

Quel est impact du projet sur la circulation dans le quartier au haut St-Lambert? Lorsque les voitures sont bloquées par le train sur St-Georges, elles bifurquent souvent à gauche, sur Upper Edison, à toute vitesse car les conducteurs sont frustrés de devoir faire un détour.

Au sujet de la densification : St-Lambert est la ville la plus dense de la rive-sud de Montréal. Ce quartier est par ailleurs déjà très dense, surtout depuis la construction du Loggia et Trigone. Pourquoi ne pas s'en tenir au requis de l'agglomération de 60 logements par hectare pour ce secteur?

St-Lambert ne peut pas se permettre une plus grande densification, avec les services et infrastructures qui manquent. Y a-t-il une étude des impacts économiques qui a été faite? Svp la rendre publique.

De plus, une plus grande densification de ce secteur est inappropriée compte tenu des impacts sur la circulation sur Upper Edison (rendre étude publique svp).

Merci,

Martine Dubé
509 Av Dulwich
Saint-Lambert
J4P 2Z7

1^{er} Juin 2022

Re. Réduire le nombre de voies sur Wilfrid-Laurier

Il me semble que le boulevard Wilfrid-Laurier pourrait être réduit de 3 à 2 voies dans chaque direction.

En principe, cela ne devrait pas causer d'embouteillage puisqu'à la fois le pont Victoria (1 voie en temps normal et 2 seulement aux heures de pointe) et la rue Saint-Louis (1 voie en chaque direction) n'en ont pas 3. Bien sûr, cela devrait être accompagné avec une réduction du temps de traverse pour les piétons aux rues Queen et Prince-Arthur afin d'éviter l'accumulation surtout le soir en période de pointe.

Cela permettrait de verdir encore plus le boulevard et surtout, de réduire la fracture du quartier dû à la largeur et à la vitesse du trafic sur le boulevard.

Si retenu, je recommanderais que les voies enlevées soient celles du milieu afin de créer une bordure verte centrale avec une rangée d'arbres.

Merci de votre considération.

Jacques Poulin

COMMENTAIRES SUR LA REFONTE DU PLAN D'URBANISME ET LE PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU SECTEUR SAINT-CHARLES

Par

Carole Ricard, citoyenne de Saint-Lambert

16 juin 2022

Après avoir lu l'intégralité des documents ci-dessus mentionnés, outre les très bons éléments qui seront relayés à la ville de Saint-Lambert par le Réseau écocitoyen dont je suis membre et administratrice, et par souci d'être brève, voici deux commentaires en vue d'améliorer le milieu de vie 2 - Saint-Charles - Haut Saint-Lambert, dans lequel j'habite.

Modèle de ville de courte distance

Ce modèle est très intéressant car il est inclusif, favorise la marchabilité des milieux de vie, permet d'éviter d'utiliser l'automobile et la plupart des livraisons à domicile, même par véhicule électrique ou hybride, encourage les commerces locaux, les relations sociales de proximité et la création d'un tissu social sécuritaire.

Par contre, dans le milieu de vie 2, le calcul de 10 minutes est inexact due au golf municipal. En effet, résidente d'un immeuble sur Saint-Georges avec vue sur le golf, situé à mi-parcours entre la rue Saint-Charles et la rue Désaulniers, voici le temps de marche pour me rendre aux destinations suivantes, le tout validé par Google Maps:

IGA rue Victoria, 2,1 km **26 minutes** par le chemin Tiffin, rue Green et l'avenue Victoria (ou la rue Desaulniers)

Bibliothèque 1,6km **21 minutes** par le chemin Tiffin et la rue Green.

Centre des loisirs 1,4 km **18 minutes** par la rue Saint-Georges, l'avenue Oak et la coulée verte.

Gare de train 1,9km **23 minutes** par la rue Saint-Georges, l'avenue Oak, rue Mercier, rue Horsfall et l'avenue Victoria.

Pharmacie Proxim, 1,8 km, **23 minutes** par le chemin Tiffin et la rue Green.

Pharmacie Jean-Coutu, 1,9km, **23 minutes**, par la rue Saint-Georges, l'avenue Oak, l'avenue Saint-Charles, la rue Mercier, l'avenue Notre-Dame, la rue Horsfall et l'avenue Victoria.

Librairie le Fureteur, 1,9km, **23 minutes**, par la rue Saint-Georges, l'avenue Oak, l'avenue Saint-Charles, la rue Mercier et la rue Webster.

Restaurant la Piazzetta, 1,7 km, **21 minutes**, par la rue Saint-Georges, l'avenue Oak, l'avenue Saint-Charles, la rue Mercier, l'avenue Notre-Dame, la rue Horsfall et l'avenue Victoria.

Le golf municipal est un grand espace vert à conserver pour les générations futures pour ses diverses propriétés bien connues de la ville et de ses résidents. Par contre, dans le cadre de la refonte du plan d'urbanisme, on doit tenir compte du fait qu'il crée un obstacle pour les marcheurs qui doivent le contourner en tout temps. En effet, le golf n'est pas un lieu dédié à la marche sauf pour les golfeurs. Le seul temps où on y a accès c'est l'hiver en raquette ou ski de fonds autrement il est impraticable. De même pour les mois d'avril et mai où la fonte de la neige en restreint grandement la marche au risque de s'enfoncer

dans les sentiers de boues et les zones de dégel en eau ou en glace mince. À la fin de la saison de golf, les travailleurs préparent le terrain pour l'hiver et il est normal qu'on n'y soit pas les bienvenus car ils y font de nombreuses interventions.

Ce contournement double les distances de marche pour les résidents du haut Saint-Lambert. Évidemment, lorsqu'on est jeune et en bonne santé, marcher plus de 20 minutes n'est pas un obstacle mais pour les personnes vivant avec un handicap et les personnes vieillissantes (60 ans et plus), cela peut constituer un frein selon la température extérieure, le manque d'endroit pour faire une pause assise, le manque de toilette publique durant le parcours ou chez les commerçants et, surtout la pente à monter au retour.

Exemple: pour faire une épicerie au IGA de l'avenue Victoria, à pied avec un sac à roulettes, habillé confortablement selon la saison, c'est trop pour moi à cause de la pente du retour avec le poids de mes achats; c'est une expédition épuisante d'une bonne heure. J'ai 61 ans et je suis en santé. Je marche tous les jours sauf pour faire mon épicerie ou des achats d'objets pesants.

L'autobus électrique pourrait être une solution au retour mais elle est peu fréquente. De plus, attendre l'autobus 15 à 20 minutes avec des aliments frais ou congelés n'est pas une solution intéressante hiver comme été car arrivée chez moi, les aliments auront perdus leurs qualités. Enfin, il faudrait revoir les places assises pour attendre l'autobus. Vous comprendrez qu'il est plus intéressant de prendre ma voiture hybride pour faire mon marché au IGA du boulevard Sir Wilfrid-Laurier. Cependant, à cause du retranchement des espaces de stationnement prévu dans le PPU de Sir Wilfrid-Laurier, si je ne peux m'y stationner alors je devrai aller au Provigo de la rue Victoria ou dans les autres municipalités, ce qui serait dommage pour les commerçants de Saint-Lambert que j'aime mieux encourager avec des produits et services de qualité. D'autre part, je ne suis pas certaine qu'un service d'autopartage serait utilisé pour des distances de 5 minutes en auto.

Pistes cyclables

Le milieu de vie 2 bénéficie de la coulée verte qui sera prolongée selon les projets de la ville et nous en sommes très heureux. Le seul bémol est sa jonction inadéquate avec la piste cyclable de Longueuil. D'abord, les deux pistes ne sont pas alignées, la coulée verte se termine de manière abrupte pour les cyclistes car le trottoir n'a pas été abaissé à cet endroit. On doit faire un détour sur le trottoir face aux piétons pour descendre de manière sécuritaire du trottoir, traverser l'avenue Tiffin et poursuivre le parcours sur la piste cyclable de Longueuil. Le simple fait d'abaisser le trottoir du côté de Saint-Lambert permettrait de faciliter la transition et rendre plus accessible ce lien pour les aînés et les enfants à vélos.

Merci pour votre énorme travail, fort apprécié. Poursuivons ensemble dans cette belle voie!

Carole Ricard

Impact majeur de la Loi 16 et 141 pour les résidents de l'avenue Achin (RC-5) .

Ces 2 lois viendront sous peu , rendre la vie des résidents de l'avenue Achin très compliquée...
(impact majeur financier et gestion administrative très lourde)

Nous croyons que ces nouvelles dispositions légales sont démesurées et inappropriées par rapport au type de maison (maison unifamiliale en rangée, 2 ou 3 unités) dont nous sommes les propriétaires.

C'est pour cela que nous vous demandons de changer ou modifier la zone RC-5 pour une zone à usage unifamiliale sans copropriété divise.

Merci de votre aide ,

Daniel Caillé
288 Achin
514-776-5642

Voir le lien suivant ...

<https://fr.rgcq.org/article-condoliation/evaluation-cout-reconstruction-fonds-prevoyance-carnet-entretien-qui-fait-quoi>

St-Lambert, le 17 juin 2022

Par courriel

urbanismc@saint-lambert.ca

**Objet : Refonte du plan et des règlements d'urbanisme de la Ville de
Saint-Lambert**

Mesdames et Messieurs,

Le Syndicat de la copropriété croissant Achin 286-290 et l'ensemble de ses copropriétaires demandent une modification à l'annexe 2 du projet de *Règlement de zonage de la Ville de Saint-Lambert*, datée du mois de mai 2022, dans le but de mettre fin à ladite copropriété, tel que prévu à l'article 1108 du *Code civil du Québec*.

En effet, l'annexe précitée prévoit que l'usage de nos trois habitations jumelées situées dans la zone RC-5 est une habitation trifamiliale (classe C), ce qui nous empêche de mettre fin à la copropriété. Pour ce faire, nous demandons que l'usage que chacune de nos habitations soit plutôt une habitation unifamiliale jumelée (classe A).

Nous souhaitons mettre fin à notre copropriété en raison de l'importante hausse des frais de copropriété, en particulier pour les petites copropriétés comme la nôtre, due aux lois 16 et 41 adoptées par le gouvernement du Québec. Ces lois ont un impact significatif sur la contribution au fonds de prévoyance et sur le coût de son étude quinquennale, sur le coût d'évaluation quinquennale du montant de l'assurance à souscrire pour pourvoir à la reconstruction de l'immeuble, sur la disponibilité du montant de la franchise de l'assurance, sur les frais de gestion, etc.

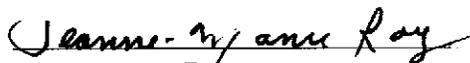
En conclusion, nous demandons respectueusement que l'annexe 2 du projet de *Règlement de zonage de la Ville de Saint-Lambert* soit modifié de façon à ce que l'usage de chacune nos trois habitations jumelées situées dans la zone RC-5 soit une habitation unifamiliale jumelée (classe A).

En espérant une réponse positive de votre part, nous vous prions d'accepter, Mesdames et Messieurs, nos salutations distinguées.



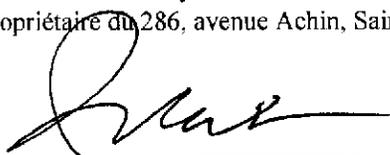
Isabelle Larivière

Administratrice du Syndicat de la copropriété croissant Achin 286-290
et propriétaire du 290, avenue Achin, Saint-Lambert



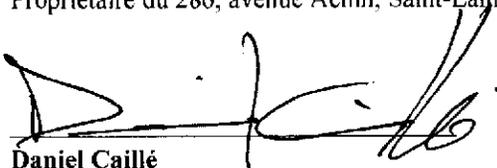
Jeanne-Mance Roy

Propriétaire du 286, avenue Achin, Saint-Lambert



Jacques Lacoste

Propriétaire du 286, avenue Achin, Saint-Lambert



Daniel Caillé

Propriétaire du 288, avenue Achin, Saint-Lambert

Le 9 juin 2022

Objet : Suggestion concernant le changement de zonage RC-9

Bonjour,

Je souhaitais souligner que la modification de zonage de RC-9, soit la Maison Desaulniers, permettra une densification jusqu'à 4 étages et un taux d'implantation qui permettra la construction de beaucoup plus que 12 unités tel que proposé dans la modification.

Je suggère donc de modifier la proposition pour permettre jusqu'à 48 unités sur ce lot.

Merci,

Guillaume Prévost
438-885-3663

Bonjour monsieur Boulet,

À la demande de notre client, nous aimerions faire un suivi avec vous à savoir si il y a un échéancier pour la refonte réglementaire et si la question des menus électronique sera abordé dans cette dernière.

À cet effet, je serais en mesure de vous aider afin d'établir des balises pour ce type d'enseigne à titre d'exemple je vous soumet quelques conditions que l'on retrouve dans certains règlements qui ont été modifiés;
Un menu avec affichage électronique doit être installé sur un socle ou sur un muret;

La hauteur totale du menu avec affichage électronique est limitée à 2,2 mètres incluant le socle ou le muret;

Le panneau, comportant le message électronique, doit être pourvu d'un dispositif d'ajustement de l'intensité de l'éclairage programmable.
L'éclairement maximum d'un tel panneau est limité à 50 lux mesurés à 2 mètres dudit panneau;

Les messages clignotants, en mouvement ou de type vidéo, sont interdits. Les messages doivent demeurer fixes pour une durée minimale de 8 secondes.
Aucune animation, mouvement ou variation dans l'intensité lumineuse n'est permis dans le message ni dans la transition entre les messages;

Le message doit référer à un produit, un service ou à une promotion vendu, fourni ou offert dans le même bâtiment, sur le même terrain ou sur le même emplacement que celui où le panneau avec message électronique est installé;

Le fond sur lequel apparait un texte doit être plus foncé que le texte lui-même.
Pour la dernière condition, je vous joint à titre d'exemple une photo d'un menu avec le fond plus foncé que le texte.

Dans l'attente de vos commentaires, je vous souhaite une belle journée.

Cordialement,

Daniel Provencher

Saint-Lambert, le 17 décembre 2020.

M. Georges Pichet
Directeur général
Ville de Saint-Lambert

Monsieur Pichet,

La présente est pour vous faire part des difficultés que je connais pour louer ou vendre le local #1 du 651, rue Victoria.

Puisque le zonage ne permet qu'une occupation pour « vente au détail », je constate après plus d'une année de recherche que ça semble pratiquement impossible de trouver un occupant. Jusqu'à maintenant, toutes les offres que je reçois sont pour des bureaux d'affaires. Ce zonage me désavantage considérablement, compte tenu de plusieurs autres facteurs qui ne jouent pas en ma faveur tels :

- 1) La nouvelle bâtisse récemment construite face au 651 Victoria qui offre des locaux avec vitrines, locaux qui sont tous loués, et ce, à un prix supérieur au prix que je demande;
- 2) Ma bâtisse étant en retrait du trottoir et qui est moins visible ;
- 3) Il y a 6 marches à monter pour avoir accès;
- 4) La pandémie qui perdure et qui fait en sorte que les commerçants se font de plus en plus rares.

À une certaine période, j'ai loué à une galerie d'art, mais ce fut bref, faute de visibilité.

J'ai eu plusieurs personnes intéressées, architectes, notaires, au cours de l'année mais puisque le zonage ne permet pas ce genre d'entreprise, rien ne s'est finalisé. J'ai deux agents d'expérience qui ont tout tenté depuis un an et demi pour trouver un occupant à mon local, et ce sans succès.

Je viens de recevoir une offre d'achat présentée par un acheteur qui désire y installer ses bureaux d'affaires (comptables) et qui souhaite occuper les lieux au 1^{er} février prochain, laquelle offre est conditionnelle à un changement de zonage. Vous trouverez annexée à la présente ladite condition incluse à cette offre.

Je vous demande de considérer un changement de zonage afin que je puisse clore cette transaction, puisque, visiblement, je n'arriverai pas à vendre ou à louer tant et aussi longtemps que ce sera zoné « vente au détail ».

Merci de l'attention portée à ma demande et dans l'attente de vos nouvelles très bientôt, considérant le court délai quant à cette offre d'achat.

Salutations cordiales.

Louise Mercier
p.j. Extrait promesse d'achat (conditions)

Voici mes commentaires :

11.1.5 Fin des droits acquis d'un usage dérogatoire

J'aimerais savoir pourquoi la période d'abandon d'un usage dérogatoire dans la zone CB-1 est passée de 185 jours à 12 mois.

Lors de la refonte du zonage en 1996, cette zone a été créée à même la zone CA-1 pour devenir une zone de transition limitée aux activités ne générant pas de nuisances pour les usages résidentiels adjacents et par le fait même, réduire les conflits d'usage. C'est ainsi que les restaurants dans cette zone sont devenus dérogatoires.

L'activité de ces établissements se poursuivant tard en soirée, constitue une source importante de nuisances de toutes sortes affectant la qualité de vie des résidents du voisinage. Problème exacerbé l'été par le bruit des café-terrasses.

Je trouve donc incompréhensible que la période d'abandon de cet usage dérogatoire ait été prolongée dans cette zone.

6.2.5 Café-terrasse sur le domaine public

À la troisième ligne du premier paragraphe, on peut lire : <Cette autorisation est reconduite annuellement à moins d'avis contraire>.
Est-ce que cela signifie que l'autorisation sera renouvelée automatiquement?
Qu'est-ce qui pourrait conduire ou mener à un avis contraire?

Utiliser le domaine public pour son profit personnel est un privilège et non un droit. Le Conseil a toute liberté d'accepter ou de refuser toute demande d'implantation de café-terrasse sur le domaine public.

Merci de votre attention,

Denise Hallmich
398 av. Notre-Dame

Lundi dernier (Le 13 juin), à 18hrs17, nous avons appris qu' il apparait (donc) que votre projet ne pourrait être autorisé par le conseil tel que déposé le 30 mai 2022." (courriel en date du 27 mai)

Vérification faites, nous avons appris cet après-midi (mercredi) que nous devons nous présenter à la rencontre publique qui a lieu ce soir pour faire valoir notre opposition, sans quoi notre projet de vie serait refusé. Nous sommes conscients que les employés travaillent probablement actuellement en manque d'effectif et qu'ils souffrent, comme tout le monde, de la langueur causée par la pandémie. Cependant, nous trouvons injuste que cette loi restrictive fasse en sorte que notre projet soit refusé.

Nous travaillons depuis plusieurs années sur ce projet (courriel à l'appui (2012, 2017 et 2021)). Le 11 novembre dernier, nous avons reçu, de la ville de St-Lambert, la grille de zonage avec laquelle nous avons fait nos plans. Nous ou les architectes avec lesquels nous travaillons, sommes en contact avec les responsables de la Ville de St-Lambert. Nous n'avons jamais été mis au courant que des changements qui affecteraient notre projet allait être mis en place. Nous avons dépensé beaucoup d'argent et pris beaucoup de temps pour monter ce projet de vie.

Pour cette présentation, nous avons donc eu très peu de temps pour nous préparer, surtout que nous ne sommes ni des juristes, ni des urbanistes, ni des architectes. L'un est chimiste et l'autre est pharmacienne.

Notre maison est petite et a une superficie de 650 pieds carrés (25 par 26). Notre terrain a une superficie de 5850 pieds carrés. La cour est très très grande par rapport aux autres demeures du Vieux St-Lambert (3800 pieds carrés (76 pieds de profondeur, en excluant terrasse)).

Lorsque nous l'avons acheté, en 2007, nous savions que nous allions l'agrandir et nous nous sommes informés à plusieurs reprises pour connaître nos droits.

Il y a quelques semaines, nous avons soumis notre version finale du plan. Cette version a été faite attentivement, avec plusieurs modifications afin de répondre à nos besoins et aux exigences qui nous avaient été transmises en novembre dernier. Le tout est tout à fait raisonnable et ne va pas créer un "monster house" dans le quartier. Elle ne fera pas ombrage aux voisins et nous permet d'avoir un garage, un "mudroom" ainsi qu'une plus grande cuisine. Un deuxième étage nous permettra d'agrandir les chambres d'enfants.

Nous habitons depuis 15 ans à st-Lambert et nous avons l'avons l'intention d'y rester encore longtemps. Nos besoins ainsi que ceux de nos enfants changent et nous avons toujours eu l'intention de s'y adapter, en temps voulu.

La nouvelle réglementation de zonage ne tient pas compte de notre réalité. (Zone : RA-4 NOTE: 3 – Un bâtiment unifamilial ne peut être agrandi de plus du double de sa superficie de plancher existante incluant les superficies de garage existantes et projetées.) Cette réglementation est la même pour notre maison, qui a une superficie de 650 pieds carrés que pour celle d'une maison de 1200 pieds carrés. Le double de ces superficies ne représente pas du tout la même réalité : inclure un garage adjacent à une maison et un agrandissement dans une superficie de 650 pieds carrés ne représente pas du tout le même défi que dans une superficie de 1200 pieds carrés.

L'impact de doubler une maison dont la superficie est de 650 pieds carrés sur un terrain de 5850 pieds carrés n'est pas du tout le même que de doubler une superficie de 1200 pieds carrés sur un même terrain, ou sur un terrain plus petit.

Il semble que le projet de loi actuel est trop restrictif, s'applique convenablement que pour les demeures ayant une grande superficie et ne tient pas compte de la grandeur du terrain disponible.

Ce serait très dommage qu'un règlement visant à éviter les abus de certaines personnes en vienne à abuser des droits de certains autres. Nous sommes attristés, abasourdis et trouvons injuste de voir notre projet annulé pour une question de quelques jours. C'est pour nous presque dramatique, de penser que tout aurait été différent si nous avions déposé notre demande un mois avant.

Nous travaillons depuis longtemps sur ce projet de vie. Nous voulions initier ce projet plus tôt. Or, avec la pandémie, nous étions dans une situation qui était loin d'être favorable pour nous. Nous avons été pris à gérer le télé-travail, les enfants fréquentant l'école primaire alors que la tâche de travail des pharmaciens a pratiquement doublée.

On vous demande donc d'annuler ce projet de loi. Vous pourrez par la suite l'adapter pour ne pas créer d'inégalité, comme c'est le cas avec notre projet de vie.

Ou bien nous exempter tout en considérant que nous étions de bonne foi et avons suivi tous les processus exigés par la Ville. SVP, veuillez considérer que si nous avons été au courant de ce règlement si imminent, nous aurions devancé le dépôt du projet en mars.

Nous sommes conscients de la trivialité de cette tâche par rapport aux autres que vous devez accomplir. Avant d'assister à cette dernière réunion et d'entendre les questions ou commentaires, je n'avais jamais pris conscience de la complexité du travail de votre équipe.

Nous sommes conscients qu'en tant que cheffe du service d'urbanisme, vous trouvez votre satisfaction à aider les citoyens. Il en est de même pour nos élus : nous sommes persuadés qu'ils font tous ces sacrifices pour le bien commun et qu'ils y trouvent une satisfaction en aidant les gens et en rendant le monde meilleur.

Nous vous demandons donc de faire preuve de discernement et de bonté envers nous.

Sincèrement,

Sébastien Fortin et Mylene DeTillieux

Saint-Lambert, December 18th, 2020

M. Georges Pichet

Directeur general

Ville de St.Lambert

Dear Mr. Pichet,

We purchased the 655 Victoria Ave suite 1 last September 2019. We have been in the Promotional Market for over 18 years and wanted a boutique/showroom. As COVID has hit us extremely hard, we now are in a situation where we must rent out part of our "locale". We have been trying desperately to get a boutique or hair salon to no avail.... This building does not fit the "boutique" profile. It is too far from the street, there are too many stairs and people think it is residential. We would like you to please consider re-zoning our locales for office space. We have been approached by many people wanting to rent offices from us-which we are currently not allowed to do as we must have a boutique or showroom.

Any help you could provide in re-zoning us would be greatly appreciated and would help us during this extremely difficult and unprecedented times. Please do not hesitate to communicate with us if you require any further details.

Best regards,

Cathie Lucas

Lucas&Voigt

655 Victoria Ave.

Suite #1

St.Lambert,Qc. J4P-2J7

Cell : (514) 813-8756

Blackgrove/Waterhouse

Vincent Martin et William Duvernay
626 av. Victoria | Saint-Lambert | J4P 2J6
514.235.8012

vmr@blackgrove.ca

Modifications proposées au projet de règlement de zonage

17 juin 2022



HUMÀ DESIGN + ARCHITECTURE

Table des matières

Intentions et mise en situation	3
Contexte historique, patrimoine industriel	4
Contexte actuel	5
Statistiques du site	7
Bâtiments existants	8-12
Précédents / inspitations	13-15
Analyse du règlement de zonage	16-17
Conclusion	18

Intentions et mise en situation

Blackgrove souhaite faire l'acquisition des lots situés sur le quadrilatère bordant les avenues Fort, St-Denis et la rue Waterman pour réaliser un projet de logements locatifs et/ou condominiums.

Blackgrove désire développer et dynamiser le secteur en tissant des liens avec la communauté, entre autres en renforçant un lien physique avec le parc St-Denis et un lien de proximité avec les commerces.

Blackgrove propose de remplacer cet îlot de chaleur par un projet d'habitation qui intègre des aménagements paysagers.

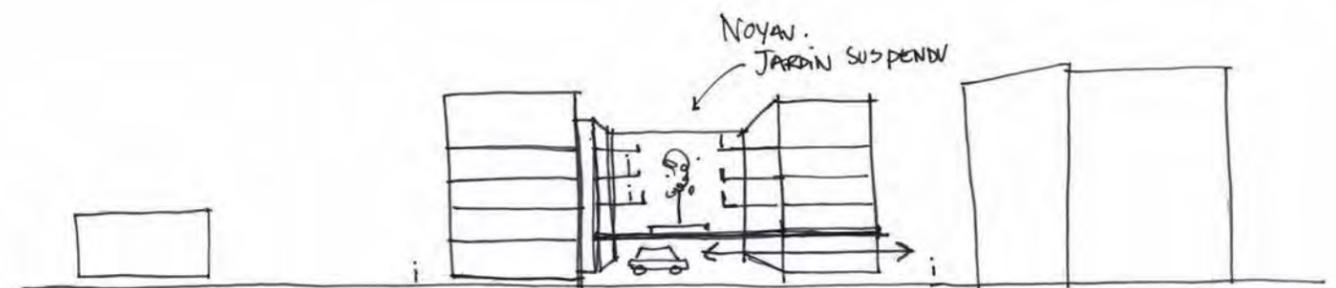
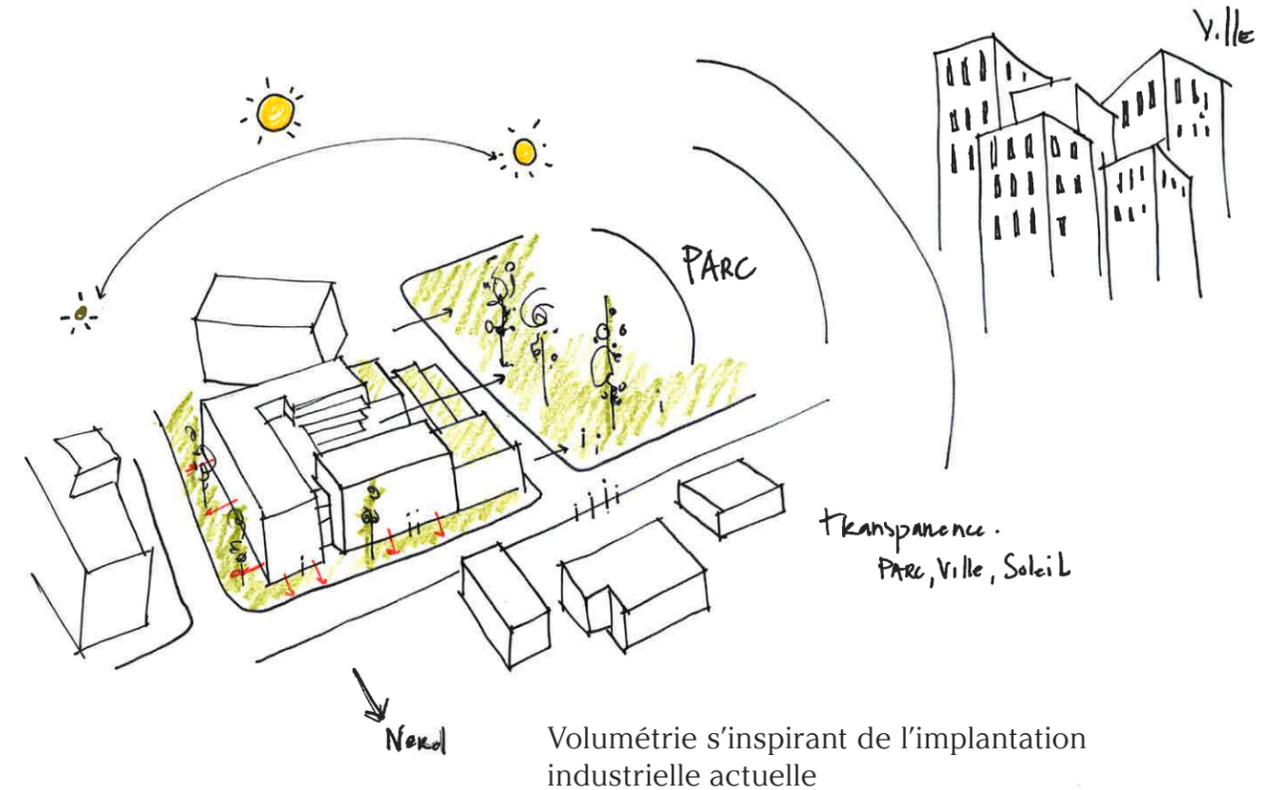
Afin aussi de respecter le patrimoine industriel du lieu ainsi que des prémises de développement durable, Blackgrove souhaite transformer et poursuivre l'architecture du site.

L'ensemble d'habitation comprendrait plus ou moins 55 logements avec une diversité de typologie afin de répondre à la mixité de la population ceci aurait pour bénéfice de créer un milieu de vie où l'esprit de communauté serait valorisé en intégrant des lieux de rencontre et de socialisation par l'ajout de terrasses vertes, de potager et d'un salon/lounge pavillonnaire.

Blackgrove désire construire un projet de qualité à l'image des Lambertois.

CARACTÉRISTIQUES:

- Valoriser le patrimoine industriel et mettre en valeur l'identité locale par l'emploi de la matérialité en brique rouge des bâtiments existants;
- Valoriser la mobilité à travers le projet et le quartier en tissant des liens avec le contexte environnant;
- Ouvrir sur le parc et sur les points vus de la ville;
- Valoriser l'orientation solaire pour le bien-être des résidents;
- Valoriser un milieu de vie dans la communauté par l'aménagement des terrasses vertes et de potager communautaire et d'un pavillon au toit (salon/lounge);
- Favoriser la diversité par le développement des typologies de logements, offrir des unités directement accessibles au niveau de la rue pour permettre l'accessibilité universelle et une plus grande vie de quartier;
- Favoriser l'autopartage et le covoiturage;
- Ajouter des bandes végétalisées aux pourtours du lot;
- Favoriser une architecture morcelée avec des percées visuelles permettant un dialogue avec le voisinage.



Contexte historique



patrimoine industriel

Lien ferroviaire en 1852

À partir du premier quart du 19^e siècle, des fermiers anglophones viennent s'installer sur le territoire, qui sera jusqu'au début des années 1850, exclusivement rural. Sa position privilégiée en face de Montréal sera mise à profit par des administrateurs montréalais de la compagnie ferroviaire Champlain. Ces derniers décident de construire en 1852 un embranchement de la ligne ferroviaire unissant depuis 1836 les villages de La Prairie et de Saint-Jean. Ils déménagent alors le terminus de Laprairie vers Saint-Lambert. La ligne de chemin de fer traverse alors les terres du Mouilleped et se rend en bordure du fleuve entre les avenues Victoria et Argyle. Une jetée est construite jusqu'à l'île Moffatt (intégrée aujourd'hui à l'île Notre-Dame) que pourront emprunter les trains. Leurs marchandises seront ensuite transportées par bateau jusqu'à Montréal. À partir de 1854, un projet grandiose commence à voir le jour, soit la construction du pont Victoria parachevée en 1859.

Contexte historique



↑ *Rue Saint-Denis*

Photo : la rue St-Denis en 1919. Crédit : Société d'histoire Mouillepiéd

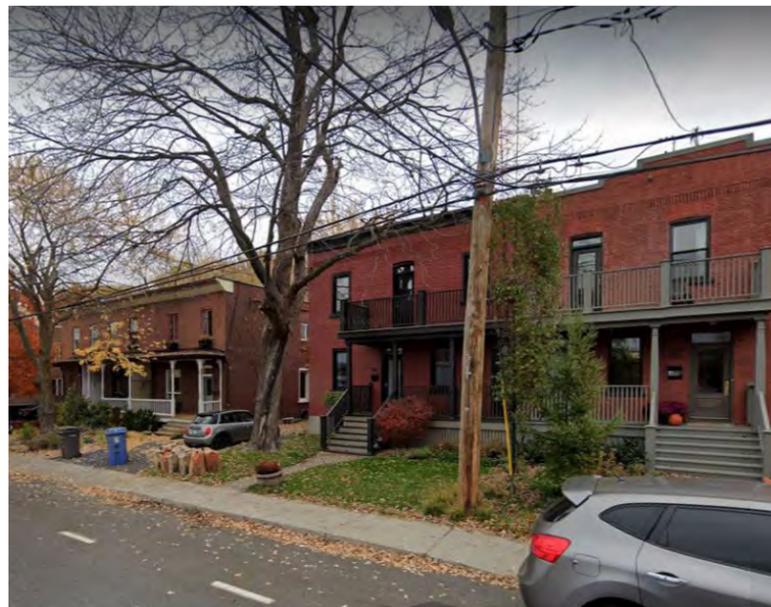


↑ *Waterman's Fountain Pen*

En 1908, la compagnie Waterman Fountain Pen, fondée à New York en 1888, inaugure une usine à Saint-Lambert à proximité du chemin de fer du Grand Tronc. L'une des plus importantes entreprises dans la fabrication de stylos à plume

Contexte actuel

village urbain et artisan



↑ *face au garage Blouin*
La maison urbaine jumelée avec balcon en façade



↑ *Le Hub*
architecture simple



↑ *la maison urbaine jumelée*
Les balcons et les escaliers en façade caractérisent le quartier



↑ *l'échoppe des fromages*
Le déménagement de l'échoppe a insufflé une nouvelle énergie à la rue Saint-Denis



↑ *ateliers d'artistes*
Bâtiment restauré par le propriétaire de l'échoppe en respect avec l'esprit industriel du patrimoine de ce quartier



↑ *Face au garage Blouin*
Utilisation abondante de la brique rouge

Statistiques du site



↑ *notre adresse*
Coin Waterman et Saint-Denis

STATISTIQUES SITE :

- 1- **Covimex 2 391 355**
Règlement de zonage: CB-5
Superficie du lot: 650.3m²
Taux d'implantation: 95%
- 2- **Balthazar 2 391 356**
Règlement de zonage: CB-5
Superficie du lot: 650.3m²
Taux d'implantation: 60%
- 3- **Garage 2 391 435**
Règlement de zonage: CB-5
Superficie du lot: 288m²
Taux d'implantation: 60%
- 4- **Garage 2 391 436**
Règlement de zonage: CB-5
Superficie du lot: 367m²
Taux d'implantation: 60%
- 5- **Garage 2 627 008**
Règlement de zonage: RD-4
Superficie du lot: 367m²
Taux d'implantation: 60%
- 6- **Maison Jim 2 391 434**
Règlement de zonage: RD-4
Superficie du lot: 288m²
Taux d'implantation: 60%

Superficie totale des lots :
2611 m² (28 100 p²)

Bâtiment existant / Covimex / architecture industrielle

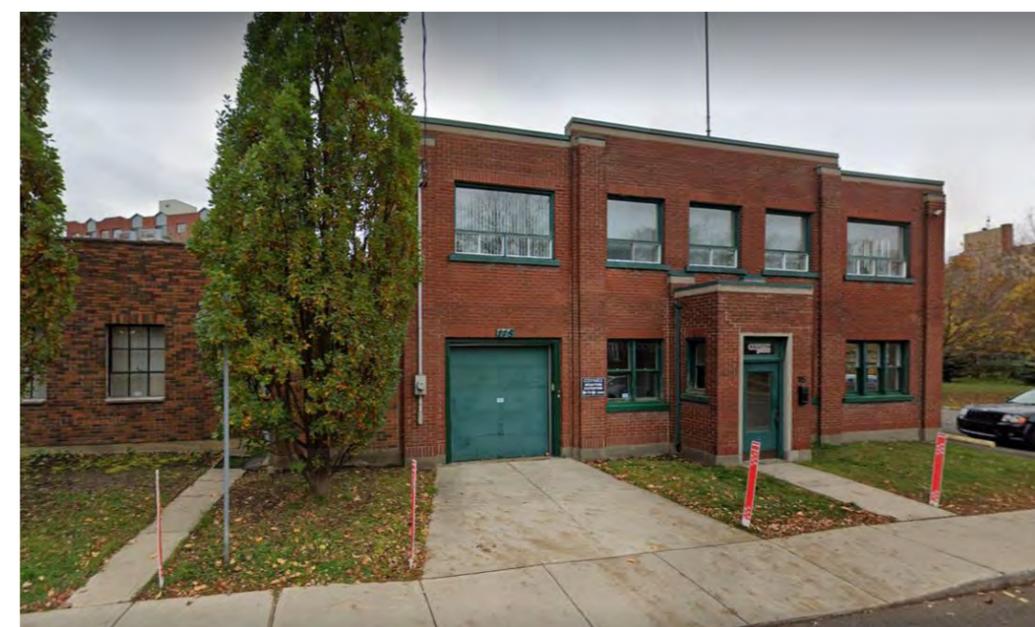
architecture extérieure sobre et homogène



Covimex
fenestration carrée, brique rouge

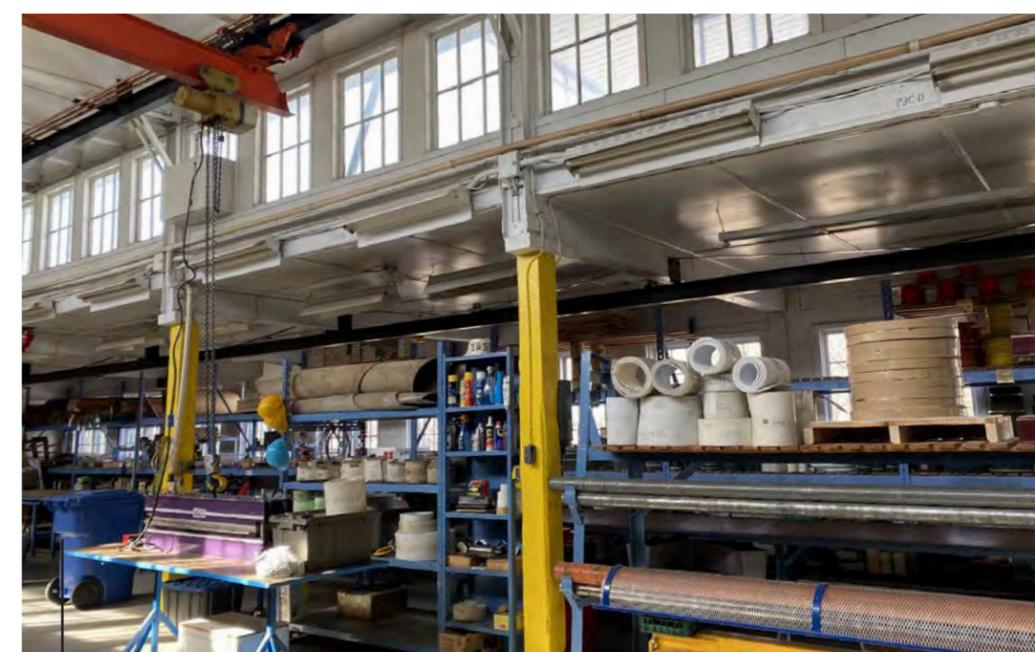
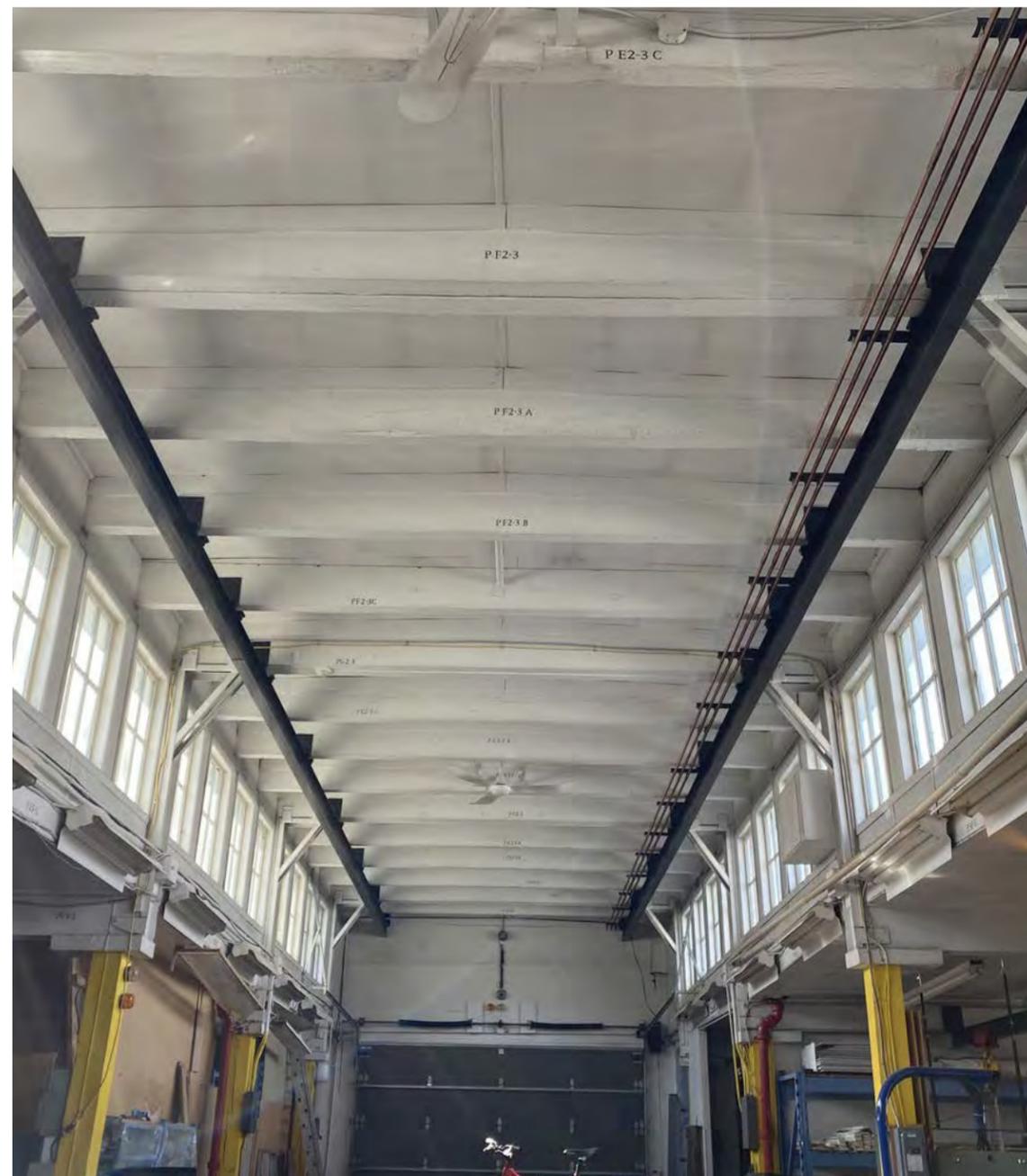


Terrasse
Vue imprenable sur la ville



Bâtiment existant / Covimex / architecture industrielle

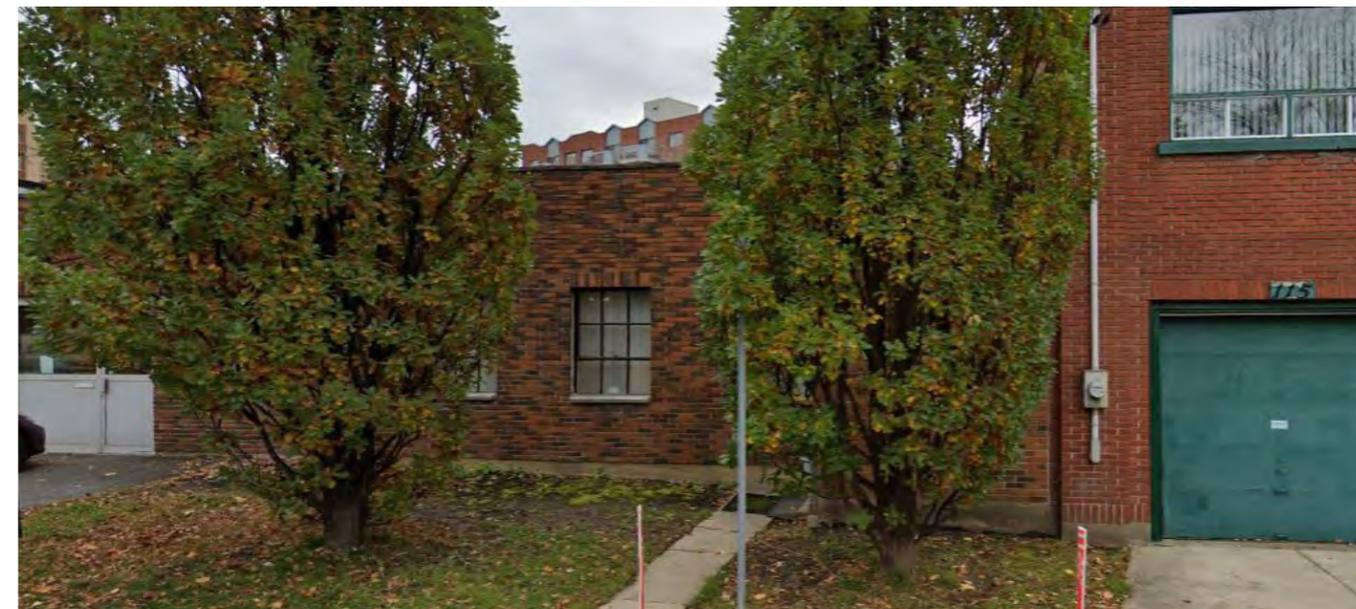
Caractérisé par ses structures apparentes et ses artéfacts rappelant l'ancienne cie d'usinage



Structure apparente et toiture en T
Les lucarnes carrées de type industrielles caractérisent ce lieu

Balthazart / garage Blouin

architecture industrielle



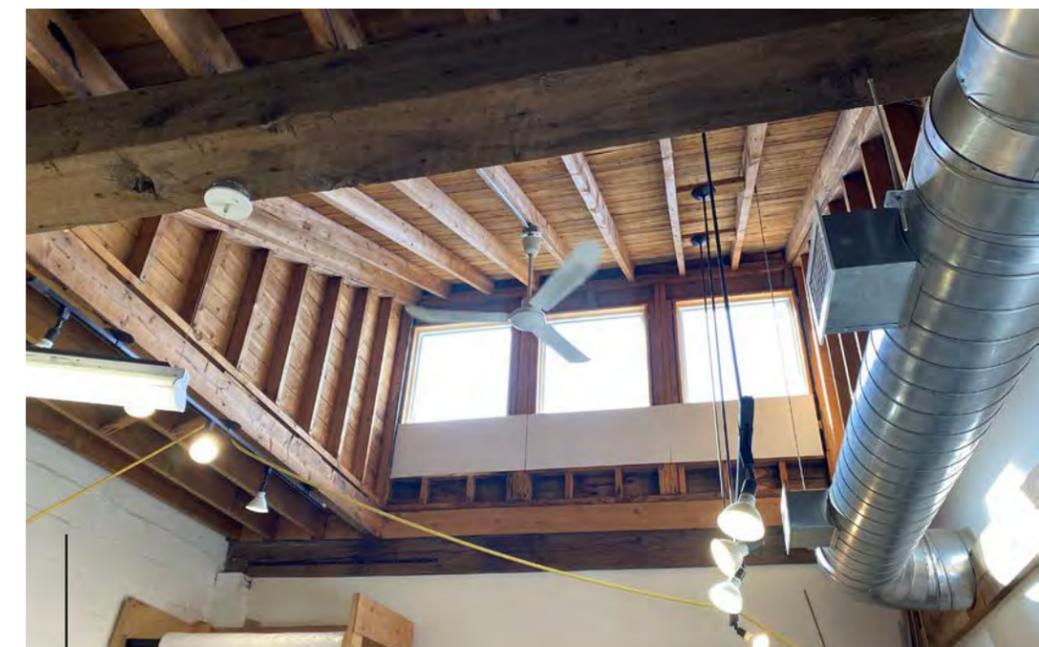
Balthazart / architecture intérieure

atelier avec structure de bois apparente



Balthazart

Atelier d'encadrement avec structure de bois apparente



Lucarne

Élément architectural distinctif

l' évocation du passé par l'architecture

Stratégie de rappel des anciens bâtiments

Le passé industriel du site sera pris en compte et mit de l'avant dans le redéveloppement résidentiel du site au travers divers éléments architecturaux.

L'historique d'occupation industrielle du site (Covimex, garage Boivin et Balthazard) est rattaché à la fabrication artisanale et à l'usinage.

-ébénisterie

-encadrement

-ancienne industrie d'usinage

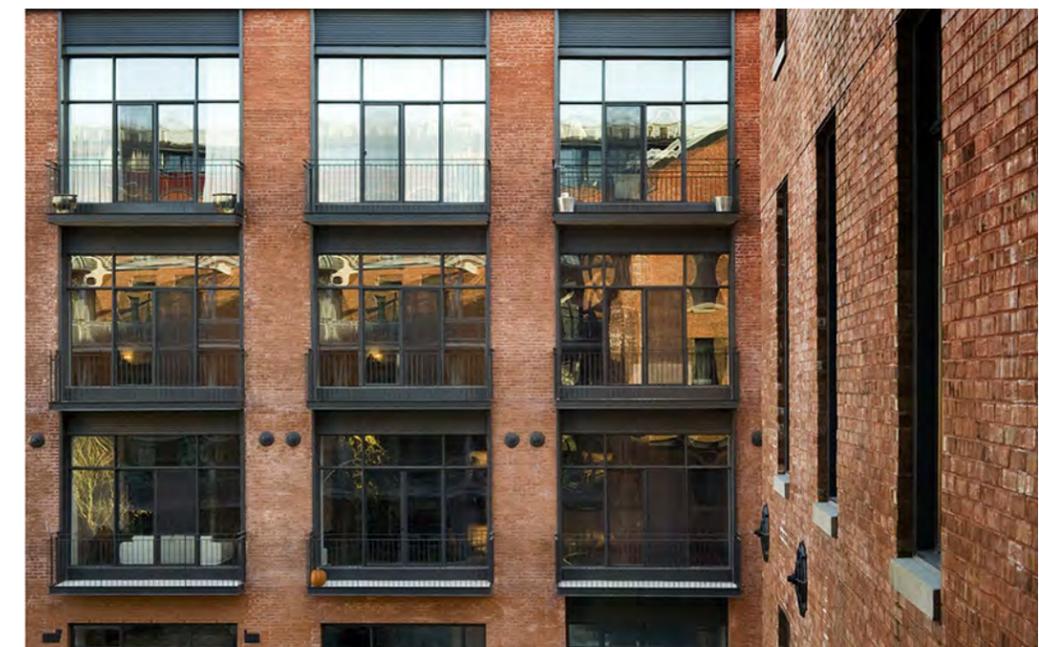
- fabrication de tissus techniques et spécialisés

Notre intention architecturale sera la réinterprétation, la réutilisation et/ ou l'intégration de composantes industrielles dans le projet.

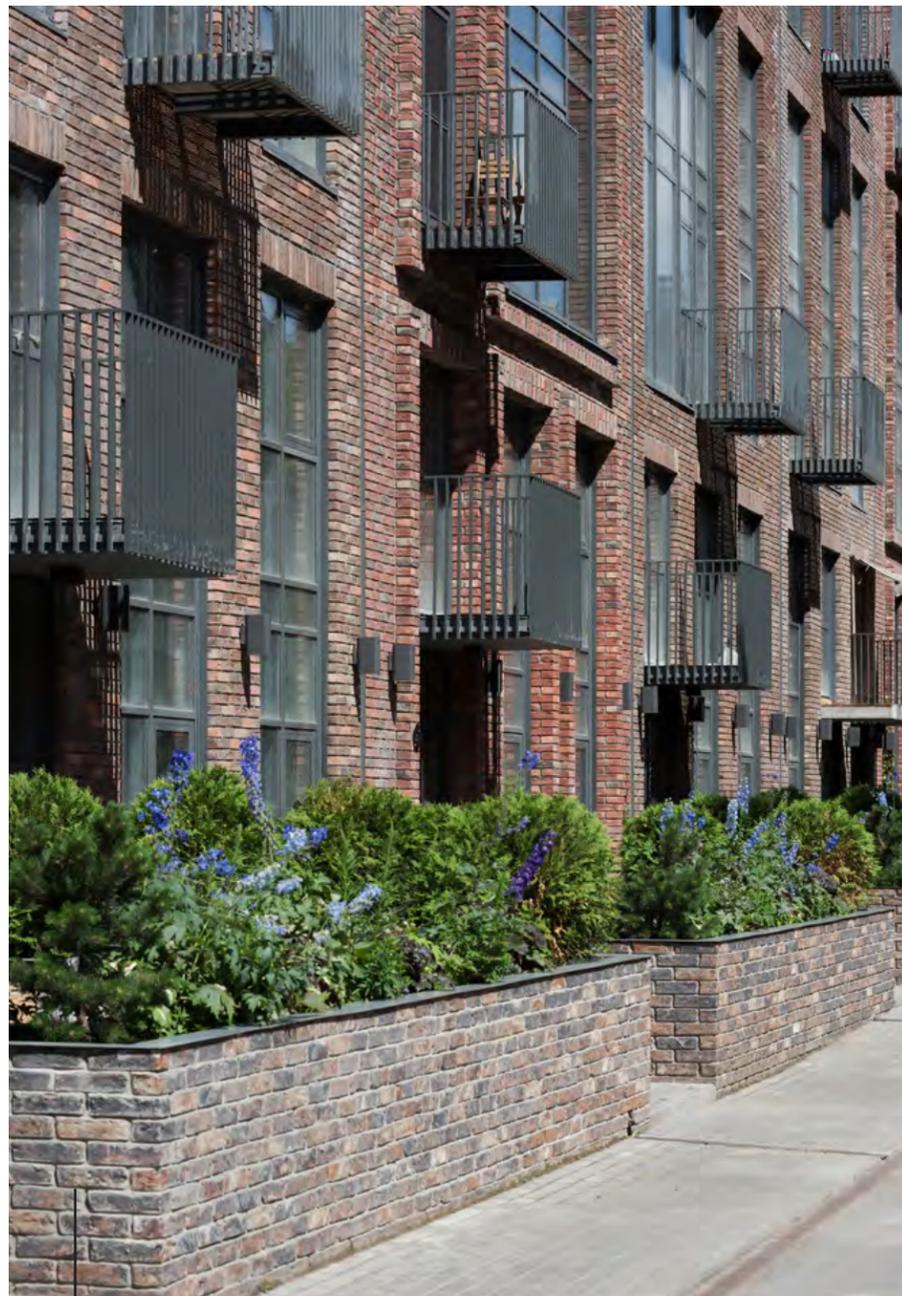
La reconversion à de nouveaux usages offre la possibilité, non seulement de conserver la mémoire du site, mais de la faire renaître tout en insufflant une dynamique nouvelle.

Précédent / Le Redpath

Revitalisation de l'un des bâtiments historiques faisant partie d'une des plus anciennes industries canadiennes.



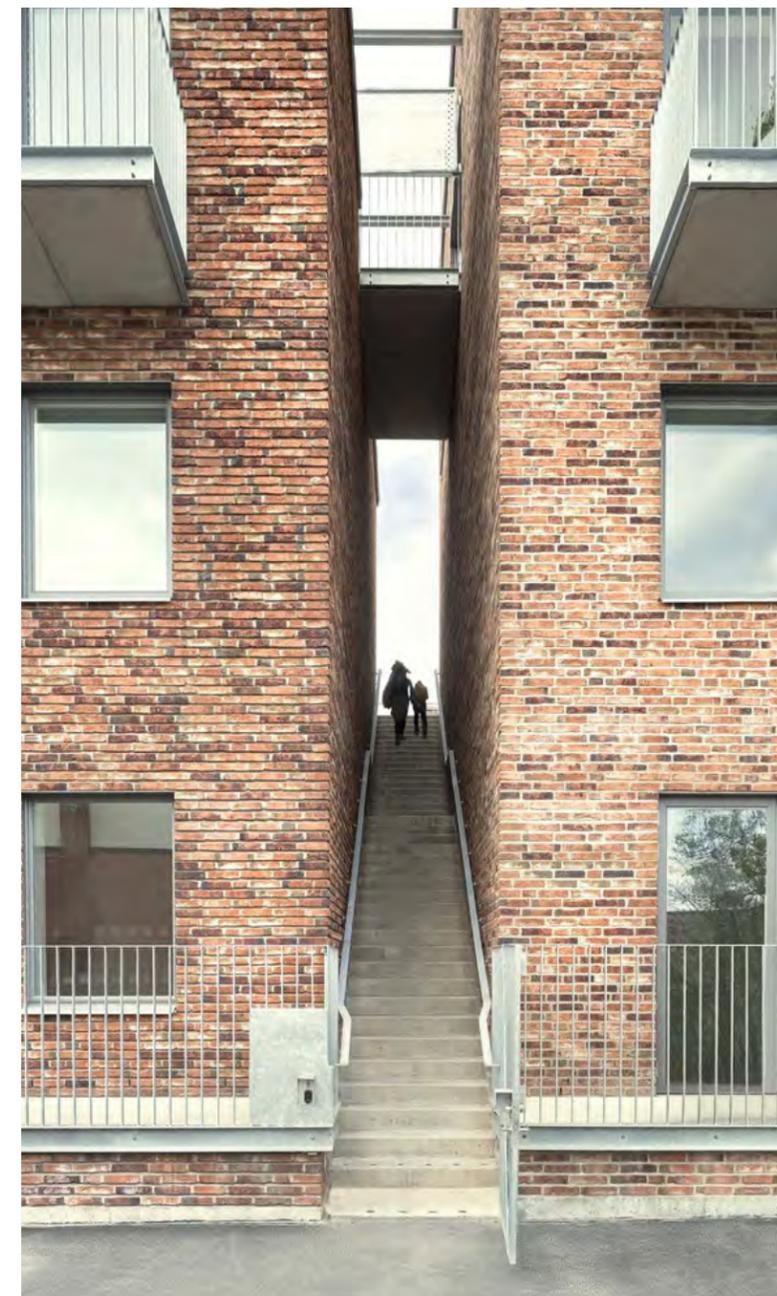
Précédents / Rassvet loft et Notskriften



Projet Rassvet loft
Entrées individuelles sur rue
 Petits jardins intimes



Projet Rassvet loft
Fenestration rectiligne
 Grandes ouvertures rectangulaires pour optimiser
 l'éclairage naturel



↑ *Projet Notskriften*
 Percée entre les volumes créant des liens à la rue

Analyse du règlement de zonage

APPELLATION DE LA ZONE	CB-3	CB-4	CB-5	CB-6	CB-7	MI-1	MI-2
CLASSE DES USAGES AUTORISÉES							
HABITATION							
Unifamiliale (Classe A)		•				•	•
Bifamiliale (Classe B)		•	•			•	•
Trifamiliale (Classe C)		•	•			•	•
Multifamiliale (4-12 log.) (Classe D)	•	•	•	•	•	•	•
Multifamiliale (plus de 12 log.) (Classe E)	•		•		•		
COMMERCE							
Bureaux et cliniques (Classe A)	•	•	•	•	•	•	•
Commerce d'alimentation et achats courants (Classe B-1)	•		• ⁽³⁾	•	•		•
Commerces de biens de consommation (Classe B-2)	•			•	•		
Services spécialisés (Classe B-3)	•			•	•		
Atelier d'artistes, d'artisans et boutique d'art (Classe B-4)	•	•	•	•	•		•
Services personnels (Classe B-5)	•	•	•	•	•		
Services de réparation et revalorisation (Classe B-6)							
Hôtel et motel (Classe C-1)				•			
Gîte (Classe C-2)		•					•
Résidences de tourisme (Classe C-3)						•	•
Restauration (Classe D-1)	•			•			
Restauration saisonnier (Classe D-2)	•		•	•			
Salles de représentation culturelle (Classe E-1)	•						
Récréation intérieure (Classe E-2)	•						
PUBLIC OU INSTITUTIONNEL							
Administration, culture, loisirs et communautaire (Classe A)	•	•			•		
Lieux de culte (Classe B)	•	•					
Gardieries (Classe F)	•	•					

Usages spécifiquement exclus	(1)						
Usages spécifiquement permis		(2)					(2)

NORMES PRESCRITES (BÂTIMENT PRINCIPAL)								
MODE D'IMPLANTATION								
Isolée		•	•	•	•	•	•	•
Jumelée		•	•	•	•	•	•	•
Contiguë			•	•	•	•	•	•
À la ligne zéro			•	•	•	•	•	•
MARGE								
Avant (m)	min.	4,5	4,5	4,5	0	4,5	4,5	4,5
	min.	3	3	3	3	3	1,2	1,2
Latérales (m)	min.	3	3	3	3	3	1,2	1,2
	min.	3	3	5,5	3	3	4,5	4,5
Arrière (m)	min.	3	3	5,5	3	3	4,5	4,5
BÂTIMENT								
Étage	min.	2		2		2		
	max.	3,5		5		4		
Hauteur (m)	min.							
	max.	12	10	17	16	16	11	11
Superficie d'implantation (m ²)	min.			60			60	60
Taux d'implantation au sol (%)	max.	80	50	80	70	80	33,33	33,33
Superficie de terrain par logement (m ²)	max.			133				
Coefficient d'occupation du sol	Max.			3,5				

NORMES PRESCRITES (LOTISSEMENT)								
TERRAIN								
Superficie (m ²)	min.	500	500	1000	500	500	500	500
Largeur (m)	min.	15	15	25	15	15	20	20
Profondeur (m)	min.	27	27	30	27	27	25	25

DISPOSITIONS SPÉCIALES								
Projets intégrés								
Contrainte sonore/vibrations	•	•	•	•	•	•	•	•
Bâtiments mixtes	•	•	•	•	•	•	•	•
Occupants multiples								

NOTES								
1-	Les salons funéraires (Classe B-3) ne sont pas autorisés.							
2-	Les usages suivants sont autorisés :							
	a. Les agences de voyages (B-3);							
	b. Les boutiques de décoration (B-2);							
	c. Les studios de photographie (B-3);							
3-	Seuls les usages de la classe B-1 de moins de 60 m ² sont autorisés.							
4-	Seuls les usages du groupe Habitation sont autorisés aux niveaux supérieurs au rez-de-chaussée.							
5-	La superficie de plancher au-dessus du 3 ^e étage est limitée à 50% de la superficie de l'étage inférieur et les façades avant doivent être en retrait d'au moins une fois la hauteur de l'étage par rapport à celles du troisième étage.							
6-	Les locaux au rez-de-chaussée ayant front sur la rue Elm ne peuvent être occupés par des usages du groupe Habitation.							

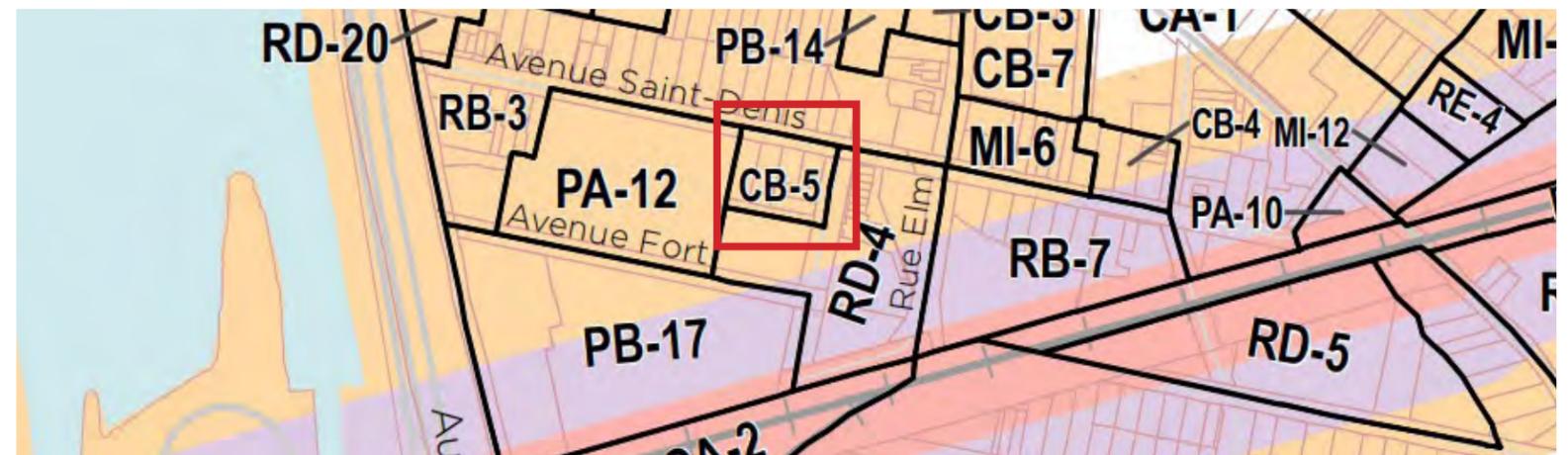
Règlement de zonage

Vous trouverez ci-joint un extrait du projet du plan de zonage où la propriété Waterhouse est désignée CB-5.

Classe des usages autorisés

Les classes d'usages Habitation autorisées dans la zone CB-5 (classes B à E) répondent tout à fait à la vision du développement de Blackgrove. Il en est de même des usages spécifiquement permis à la grille.

Habitations bifamiliale, trifamiliale, multifamiliale (4-12 logs. ou plus de 12 logs.) en structures isolées, jumelées et contiguës.



Étages

Minimum de 2 étages, maximum de 5 étages

Hauteur de bâtiment: 17m

Le nombre d'étages et la hauteur de bâtiment répondent tout à fait à la vision du développement de Blackgrove.

Recommandation 1:

Aménagements autorisés sur les toits d'une habitation multifamiliale.

Blackgrove souhaite avoir l'opportunité d'aménager des lounge/salon pavillonnaire et communautaire sur les toits de ses bâtiments multifamiliaux de 5 étages.

L'énumération des constructions autorisées à l'article 4.4.4 du projet de règlement de zonage doit inclure le concept lounge/salon dans la description pavillon de bains.

Analyse du règlement de zonage

Règlement de zonage, suite

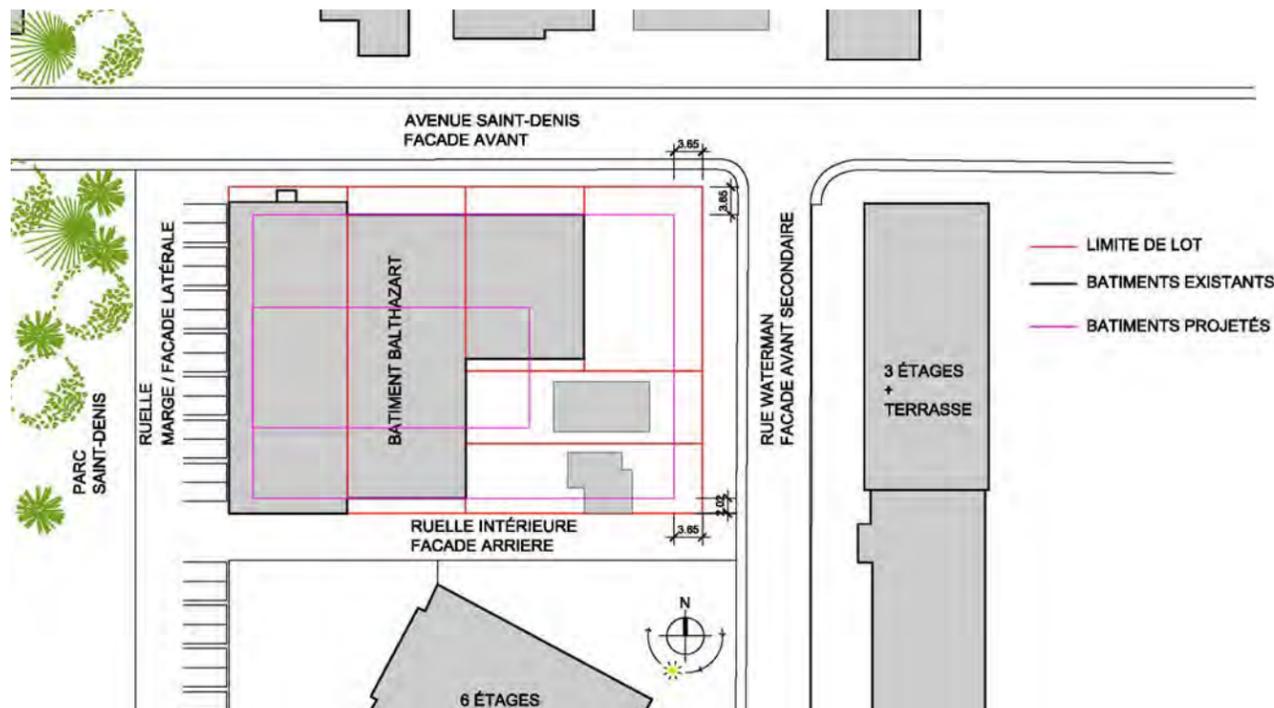
Taux d'implantation : Maximum de 80 %

Le taux d'implantation répond tout à fait à la vision du développement de Blackgrove.

Un taux d'implantation en deçà de 80% serait très difficilement réalisable en assurant le respectant de la frontalité demandée sur rue St-Denis

Marges minimales

Avant	4,5 m	Saint Denis
Latérale	3.0 m	Waterman
Arrière	5,5 m	Ruelle intérieure
Latérale	3.0m	Côté parc



Recommandation 2:

Marges minimales proposées:

Avant 3.65 m Saint Denis :
Respect de l'alignement dominant de la limite du projet Waterman (ou Balthazart) 3.65m

Arrière 2m Ruelle intérieure :
Blackgrove propose de réduire la marge arrière à 2m considérant l'implantation atypique du site voisin arrière. Cette implantation à 45 degrés permet une plus grande distance entre les deux constructions. Cette modification permettrait une facilité d'implantation qui toute fois conserverait la possibilité d'aménager des balcons et une zone végétalisée s'inscrivant dans l'interstice résiduel (alignement équivalent à la limite actuelle de Balthazart).

Latérale 0m Côté parc
Blackgrove souhaiterait faire l'acquisition de la bande de stationnements du côté du parc pour permettre éventuellement l'aménagement d'une bande végétale et ainsi augmenter la qualité de vie des résidents au niveau du sol (RDC).

Blackgrove propose de réduire la marge latérale à 0m soit l'emprise du bâtiment existant Covimex.

Analyse du règlement de zonage

Règlement de zonage, suite

Superficie d'implantation minimale (m²)

Le minimum est de 60 m²

La superficie d'implantation répond tout à fait à la vision du développement de Blackgrove.

Superficie de terrain/logement

Maximum 133 m²/log. : minimum 20 logements (proposé 60 logements)

La superficie de terrain/logement répond tout à fait à la vision du développement de Blackgrove.

Coefficient d'occupation du sol (COS)

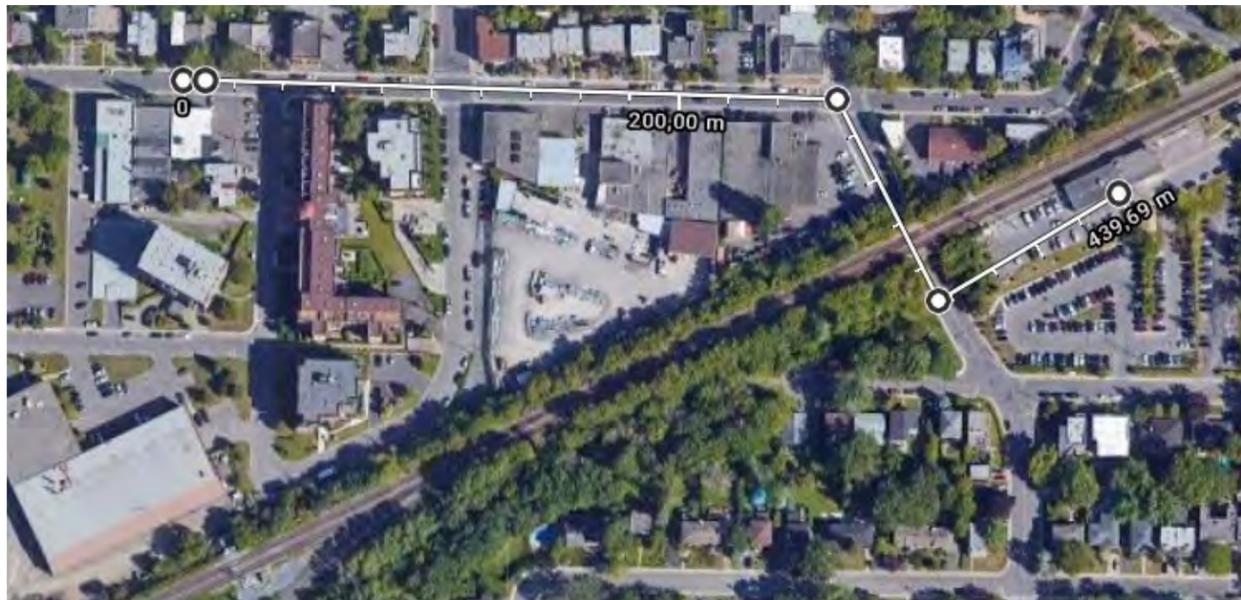
Le COS est établi à un maximum de 3.5

Le COS répond tout à fait à la vision du développement de Blackgrove.

Stationnement

Minimum de 1 case / logement + 1 case par 15 logements

Le ratio de stationnement répond tout à fait à la vision du développement de Blackgrove.



Distance gare de train Exo +/- 450m

Conclusion

Recommandation 1:

Aménagements autorisés sur les toits d'une habitation multifamiliale.

Blackgrove souhaite avoir l'opportunité d'aménager des lounge/salon pavillonnaire et communautaire sur les toits de ses bâtiments multifamiliaux de 5 étages.

L'énumération des constructions autorisées à l'article 4.4.4 du projet de règlement de zonage doit inclure le concept lounge/salon dans la description pavillon de bains.

Recommandation 2:

Marges minimales proposées:

Avant 3.65 m Saint Denis :
Respect de l'alignement dominant de la limite du projet Waterman (ou Balthazart) 3.65m

Arrière 2m Ruelle intérieure :
Blackgrove propose de réduire la marge arrière à 2m considérant l'implantation atypique du site voisin arrière. Cette implantation à 45 degrés permet une plus grande distance entre les deux constructions. Cette modification permettrait une facilité d'implantation qui toute fois conserverait la possibilité d'aménager des balcons et une zone végétalisée s'inscrivant dans l'interstice résiduel (alignement équivalent à la limite actuelle de Balthazart).

Latérale 0m Côté parc
Blackgrove souhaiterait faire l'acquisition de la bande de stationnements du côté du parc pour permettre éventuellement l'aménagement d'une bande végétale et ainsi augmenter la qualité de vie des résidents au niveau du sol (RDC).

Blackgrove propose de réduire la marge latérale à 0m soit l'emprise du bâtiment existant Covimex.

Le développement de l'îlot St-Denis, Waterman est une belle occasion d'offrir un projet d'habitation qui souligne la diversité afin d'inclure divers résidents de Saint-Lambert. Les recommandations demandées permettront de conserver une architecture de type industrielle et d'offrir un patrimoine et une mémoire aux Lambertois.

De plus les recommandations favoriseront un projet bien implanté où les habitants du rez-de-chaussée auront une entrée au niveau de la rue poursuivant un langage bien apprécié des Lambertois.

En résumé Blackgrove est très enthousiaste face au potentiel de développement du site qui cadre avec leur mission, soit de conserver une architecture sensible au cadre bâti de Saint-Lambert et d'optimiser la communauté avec un projet qui perpétue les milieux de vie aimés des Lambertois.

Développement Château Bellevue Inc.

Montréal, 17 juin, 2022
22-0264

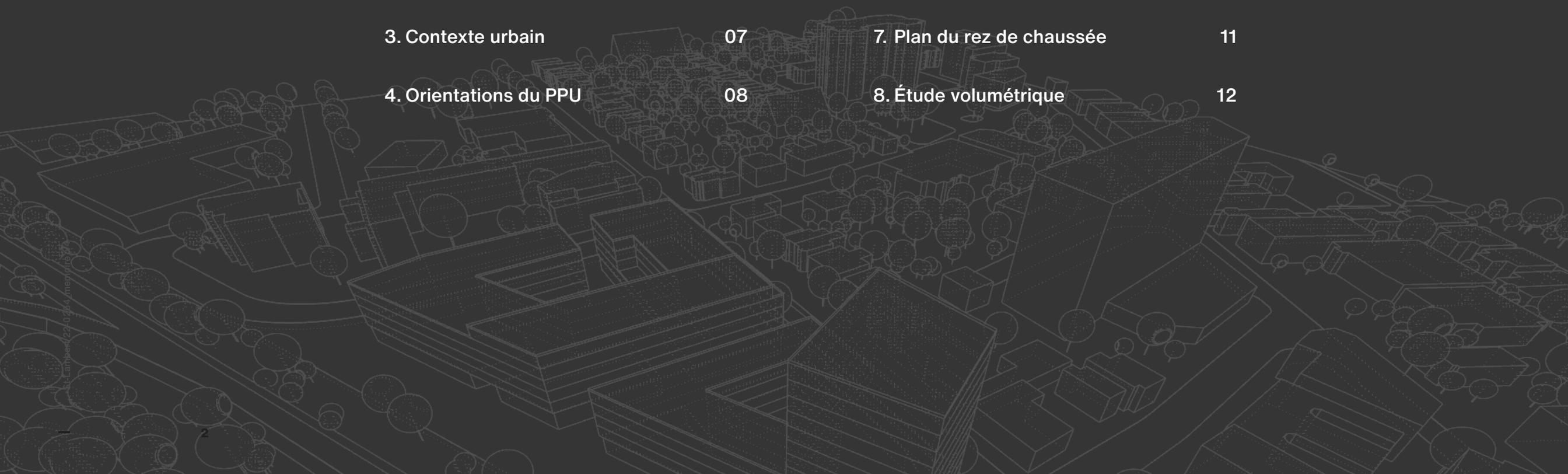
Mémoire justificatif

concernant la modulation de la densité du secteur
de la rue Saint-Denis à Saint-Lambert



Table des matières

1. Argumentaire	04	5. Schémas de conception	09
2. Identité Saint-Lambert	06	6. Plan implantation	10
3. Contexte urbain	07	7. Plan du rez de chaussée	11
4. Orientations du PPU	08	8. Étude volumétrique	12



Sommaire

- L'objet de ce mémoire porte sur la densification et la consolidation du tissu urbain, d'un site faisant partie de la liste des secteurs à redévelopper;
- Le site à l'étude est localisé à l'angle d'une des quatre portes d'entrée du centre-ville de St-Lambert, en bordure du rail de chemin de fer du Canadien National;
- Jusqu'à ce jour, l'usage de plus de la moitié de la superficie du site, adresse une vocation semi-industrielle dans le paysage urbain de St-Lambert;
- Dans un contexte où la mise à jour du PPU encourage le redéveloppement de l'avenue St-Denis à des fins mixtes de plus forte densité, l'objectif premier vise à consolider l'interface du secteur à l'étude;
- La proposition dont fait l'objet de ce mémoire, tente non seulement de répondre à une problématique urbaine, elle s'intéresse également à un enjeu de société qui soulève la question de la population vieillissante en pleine croissance;
- La proposition de densification, adresse un programme mixte dont le principal usage sera dédié à une vocation résidentielle, plus précisément pour une clientèle de personnes âgées, sous un modèle de RPA et des appartements dédiés aux personnes de 65 ans et plus.
- Le programme générera des espaces communs pour les résidents dont une grande partie seront accessibles à la communauté extérieure, tout en privilégiant la continuité de l'interface commerciale sur la rue St-Denis;
- Approche de développement durable; Un programme qui génère une activité urbaine multigénérationnelle et favorise l'intégration de la communauté vieillissante, leur permettant de continuer à vivre au cœur même du centre névralgique de la ville.
- Une approche sensible au contexte d'intervention visant à mettre en valeur et à souligner la qualité architecturale identitaire existante;
- Renforcer une structure urbaine établie par une approche d'intégration de mixité d'usage;
- Une approche durable de densification dans un esprit d'intégration sensible à son environnement social et urbain;
- Une vision permettant de renforcer l'attachement qu'ont les résidents pour leur ville en attribuant à ce site un programme multigénérationnel;
- L'augmentation intelligente de la densité, assure la pérennité de la communauté vieillissante au cœur du centre-ville, génère du commerce de quartier ainsi que des espaces collectifs destinés aux résidents et à la communauté urbaine;

1. Argumentaire

L'objet de ce mémoire porte sur la **densification et la consolidation du tissu urbain**, d'un site faisant partie de la **liste des secteurs à redévelopper** qui ont été ciblés dans le cadre de la mise à jour du PPU du centre-ville de St-Lambert.

Le site à l'étude est **localisé à l'angle d'une des quatre portes d'entrée du centre-ville de St-Lambert, en bordure du rail de chemin de fer du Canadien National**. Il est circonscrit par les rues Elm à l'ouest, St-Denis au nord et Prince-Arthur à l'est, à proximité de la gare permanente.

Jusqu'à ce jour, l'usage de plus de la moitié de la superficie du site, adresse une **vocation semi-industrielle** dans le paysage urbain de ST-Lambert, pour quelques commerces d'un étage qui font pignon sur rue St-Denis, dont l'Échoppe des fromages, devenue un rendez-vous très prisé des citoyens de la ville de St-Lambert.

L'ensemble du quartier limitrophe est principalement résidentiel, offrant une variété de typologies d'habitations, de la maison unifamiliale contiguë aux appartements multiplex.

Dans un contexte où la mise à jour du **PPU encourage le redéveloppement de l'avenue St-Denis à des fins mixtes de plus forte densité**, l'objectif premier vise à consolider l'interface du secteur à l'étude, plus ou moins laissé en friche depuis l'aménagement du corridor ferroviaire. La proposition dont fait l'objet de ce mémoire, tente non seulement de **répondre à une problématique urbaine**, elle s'intéresse également à un **enjeu de société qui soulève la question de la population vieillissante en pleine croissance**, de la génération des bébés boomers, notamment très nombreuse parmi les citoyens de la ville de St-Lambert.

Pour ces fins, la proposition de **densification** adresse un **programme mixte** dont le principal usage sera dédié à une **vocation résidentielle**, plus précisément pour une **clientèle de personnes âgées**, sous un modèle de RPA et des appartements dédiés aux personnes de 65 ans et plus.

Le programme générera des **espaces communs pour les résidents** dont une grande partie seront **accessibles à la communauté extérieure**, tout en privilégiant la **continuité de l'interface commerciale sur la rue St-Denis**, la fromagerie existante pouvant y être réintégrée.

Sous une **approche de développement durable**, la venue d'un tel programme génère non seulement une **activité urbaine multigénérationnelle**, elle **favorise également l'intégration de la communauté vieillissante**, en quête de vie communautaire et d'espaces dédiés, pouvant leur permettre de **continuer à vivre au cœur même du centre névralgique de la ville**.

De plus, **dans un contexte d'urgence climatique, la nécessité de transformer et de réinventer des territoires urbanisés sous-développés devient un enjeu majeur pour les villes**. Les notions de densité et de compacité permettent de répondre de façon tangible aux défis contemporains du changement climatique.

L'identité au **caractère de village urbain** du centre-ville de Saint-Lambert est fortement marquée par l'échelle et le caractère architectural du cadre bâti. L'intégration de développement immobilier de plus forte densité nécessite **une approche sensible au contexte d'intervention** visant à mettre en valeur et à **souligner la qualité architecturale identitaire existante** tout en permettant des volumes, hauteurs et densité répondants aux enjeux contemporains (coûts de construction, enjeux climatiques, optimisation des terrains

urbanisés, etc.). Afin de **renforcer une structure urbaine établie** et appréciée de la communauté, la consolidation des usages commerciaux de destination et de proximité est favorisée dans une **approche de mixité d'usage**.

Il va de soi que pour implanter un programme mixte, principalement destiné aux personnes âgées, la densification souhaitable pour assurer un **bon équilibre entre les espaces collectifs et l'habitation**, s'approche des 350 unités. Une superficie de plus ou moins 38 000 pi.ca. d'espaces communs peuvent ainsi participer à la communauté urbaine, tout en préservant l'intégration d'espaces commerciaux sur la rue St-Denis.

Ce mémoire propose une **modulation de la densité actuelle**, de sorte qu'elle puisse **favoriser l'intégration de l'ensemble, en harmonie avec le cadre bâti existant et en continuité avec l'évolution de la forme urbaine**.

Le mode d'implantation périphérique s'inscrit sur le site suivant un gabarit d'une hauteur de 16,5 m, soit l'équivalent de 4 étages déposés sur un rez-de-chaussée de 4,5 m de hauteur, entièrement occupé par les fonctions commerciales sur ST-Denis et des espaces communs sur toute la périphérie.

L'îlot est scindé en deux parties, ce qui génère **deux cours centrales autour desquelles convergent les espaces communs**. Ces cours font référence à l'**identité de St-Lambert identifiée comme étant « la ville aux 30 parcs »**. De plus la diversité des niveaux permettra d'aménager des aires d'agrément et de villégiature additionnels sur les toits. Ainsi de permettre à plusieurs résidents d'en profiter.

Le programme se répartit d'un côté par l'aménagement des résidences pour personnes âgées actives RAA à l'ouest et les appartements pour les 65 ans et plus du côté est.

Cadrage et rythme

L'**usage commercial sur la rue St-Denis favorise une vitalité urbaine** et adresse un rythme qui fait référence au parcellaire du cadre bâti existant.

Porosité

Afin d'assurer une **porosité autant visuelle que physique**, l'implantation scindée en deux par une **ruelle d'ambiance**, ainsi qu'un dispositif de portes cochères et de halls d'entrée traversants, favorisent des ouvertures et des percées au travers du site. **Cette stratégie d'implantation permet de décomposer les volumes bâtis ouvrants ainsi le site sur son contexte immédiat.**

La porosité s'adresse également à l'échelle de la communauté, c'est-à-dire que par l'aménagement de la ruelle, ce dispositif urbain prendra en charge des **activités collectives** afin d'en faire un **lieu de destination** pour les citadins de St-Lambert. Nous y retrouverons des commerces et lieux de rassemblement par des événements.

Une **passerelle**, sera aménagée, au 2^e étage pour lier les deux composantes (résidence pour aînés actifs et la section 65 ans et plus) par l'intérieur.

Le marqueur

La notion d'entrée de ville est consolidée par l'érection d'une plus forte densité, ponctuellement aménagée à l'intersection de l'avenue Prince-Arthur et de la rue St-Denis. **Ce petit volume vertical** d'une hauteur de treize étages, s'adresse à une **échelle métropolitaine, liant la gare de train au cœur du village urbain de Saint-Lambert.**

Mesures de mitigation voie de chemin de fer

Le passage du train fait partie du **patrimoine distinctif de St-Lambert**. Une emprise de 15 m doit être respectée au niveau de l'implantation le long de la voie ferrée. Cependant, la question de nuisance sonore demeure un enjeu à considérer, spécifiquement dans une optique de densification en habitation pour personnes âgées. **Certaines mesures de mitigation peuvent être envisagées** par l'intégration d'un verre triple à la conception architecturale.

Qualité architecturale

Outre l'aspect de la modulation de la densité et la forme urbaine, l'aspect architectural demeure **un enjeu prioritaire à considérer**. Dans une optique d'évolution sociale, démographique et urbaine, il semble tout à fait à propos d'utiliser un langage architectural contemporain qui puisse correspondre aux besoins actuels de notre société, tout en adressant un vocabulaire architectural riche et sobre, en réponse à la **qualité de l'environnement et au patrimoine bâti reconnaissable de St-Lambert.**

Conclusion

Ce mémoire propose **une approche durable de densification** dans un esprit d'intégration sensible à son environnement social et urbain.

Cette vision permet de **renforcer l'attachement qu'ont les résidents pour leur ville** en attribuant à ce site **un programme multigénérationnel** qui puisse non seulement créer un environnement collectif d'habitation mais également devenir un lieu de destination pour toute la communauté.

L'**augmentation de la densité** sur ce site, exercera **une influence positive** sur le **développement de petits commerces de quartier** et contribuera à assurer une **intégration pérenne de la population vieillissante** au sein de la communauté urbaine.

2. Identité Saint-Lambert

- La plus petite ville de l'agglomération de Longueuil
- Une architecture historique et significative
- Un fort héritage horticole
- Une ville entre le fleuve et les plaines
- 1854 le pont Victoria transforme le développement de la ville en liant la rive sud à Montréal
- L'arrivée du Canadien National connectant Montréal à New York City
- Les Saint-Lambert Locks constituent le point d'accès entre l'océan et les grands lacs
- Une ville verte composé de 30 parcs
- Un paysage vert prédominant
- Un caractère de village
- La présence d'équipements collectifs, sportifs et culturels
- Une ville entourée de nature à 10 minutes de Montréal



3. Contexte urbain

Situé dans le secteur du village, le site à l'étude est compris entre le chemin de fer du Canadien National et l'avenue Saint-Denis du nord au sud, et entre la rue Elm et la rue du Prince Arthur d'est en ouest;

L'avenue Victoria constitue l'axe commercial de destination, véritable colonne vertébrale urbaine de la ville de Saint-Lambert;

L'avenue Saint-Denis sur l'axe est-ouest assure une offre commerciale de proximité pour la communauté;

Les abords du chemin de fer du Canadien National sont marqués par un talus végétalisé et par un cadre bâti de grande diversité et usages (gare, industriel, résidentiel, stationnement, etc.);

Créant une limite urbaine, le tracé du Canadien National limite l'accès entre les deux sections de la ville aux avenues Victoria et Prince-Arthur qui constituent deux portes d'entrées pour le centre-ville depuis la gare de passagers au sud;

La zone située entre le chemin de fer et l'avenue Victoria est marquée par la présence d'immeubles résidentiels (et mixte) de plus grande densité que le reste du cadre bâti de Saint-Lambert ;

L'offre en équipements collectifs, culturels, sportifs et institutionnels est accompagnée d'une forte présence d'espaces verts de qualité pour la communauté.



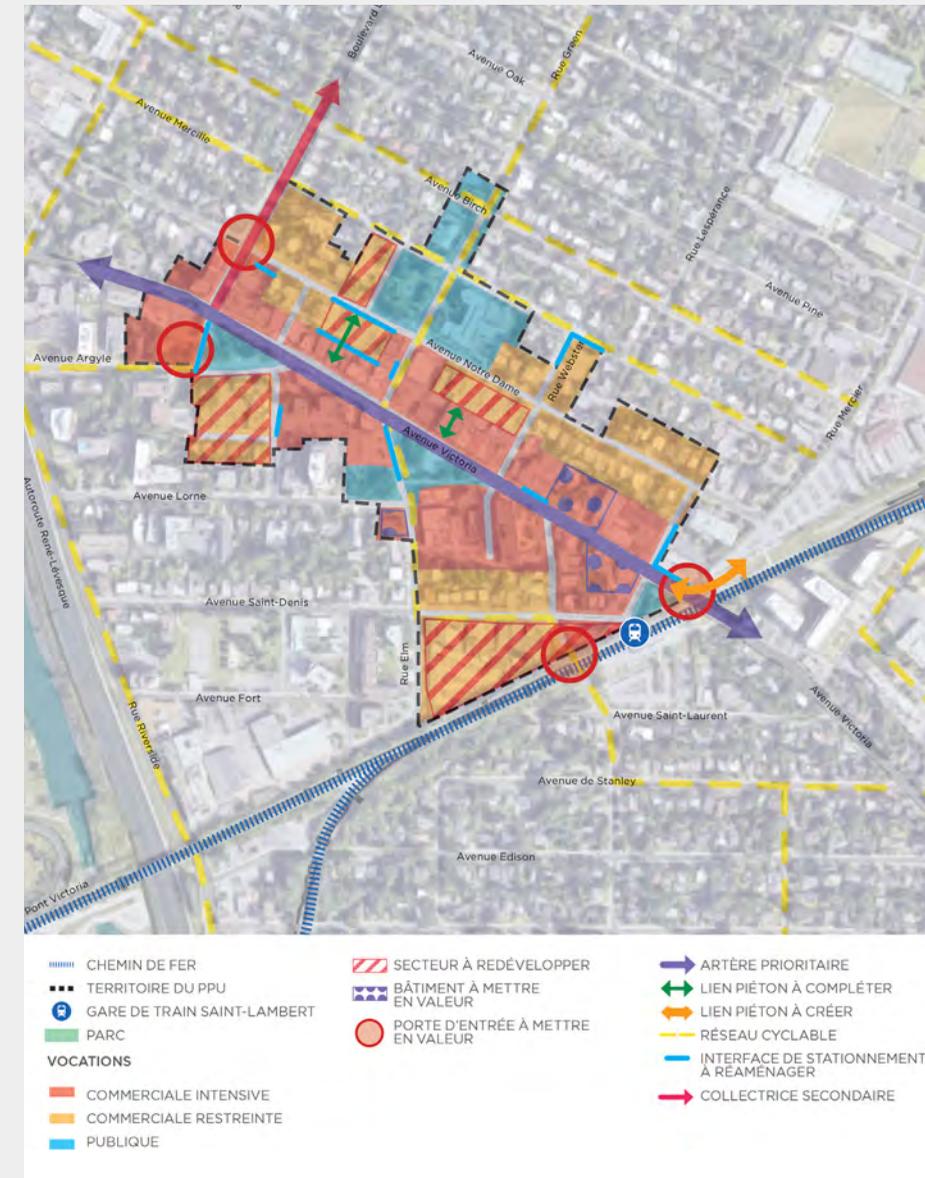
Légende

- - - Axe commercial de destination
- Espaces publics et liens verts
- Gare de train
- Équipements publics
- Développement haute densité
- Site projeté

4. Orientations du PPU

La mise à jour du PPU du secteur du centre-ville de Saint-Lambert s'inscrit dans un contexte de planification suivant l'évolution du Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération de Longueuil révisé en 2016. Le PPU du centre-ville vise à assurer une cohérence entre les différents documents de planification en offrant des orientations, objectifs et moyens de mise en œuvre spécifiques à ce secteur de la ville de Saint-Lambert.

- Le site à l'étude est identifié comme un secteur mixte à redévelopper, les objectifs, actions et moyens de mise en œuvre consistent à « Encourager le redéveloppement de l'avenue Saint-Denis **à des fins mixtes de plus forte densité compte tenu de sa proximité à la gare** permanente ».
- La pointe est du site à l'étude est considérée comme une « **porte d'entrée** » du **centre-ville** liant la gare de passagers à l'avenue Victoria. Le PPU encourage de « souligner la proximité du secteur central. À cette fin, des projets susceptibles de constituer **une signature originale et distinctive** seront développés aux portes d'entrée du centre-ville. Les entrées situées aux deux viaducs ferroviaires seront traitées en priorité. »

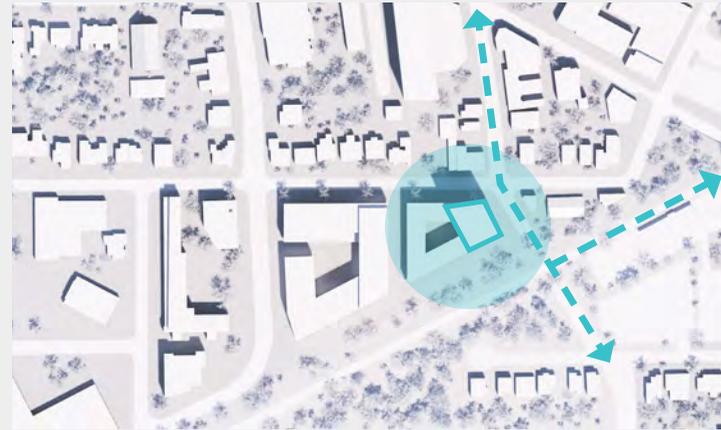


5. Schémas de conception



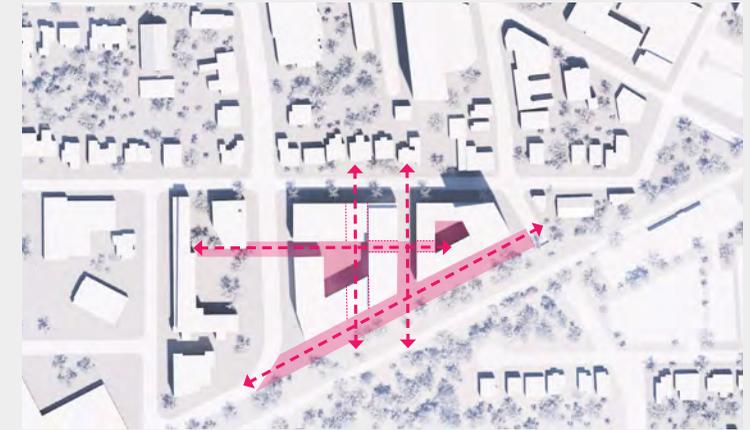
Cadrage et rythme

Affirmer une présence sur rue avec des usages commerciaux favorisant une vitalité urbaine et favoriser l'intégration urbaine en adressant le rythme du cadre bâti existant.



Marqueur

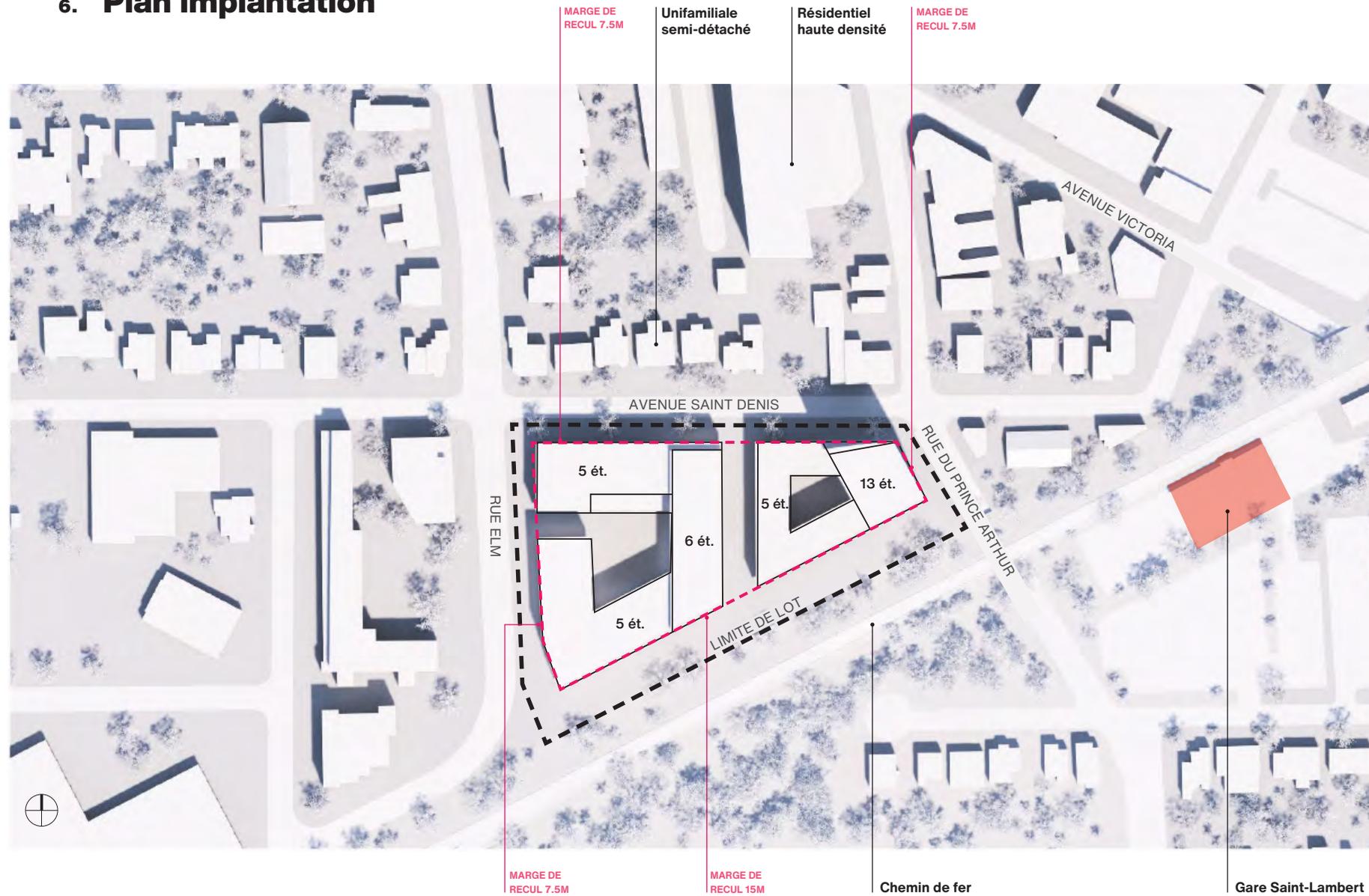
Adresser la notion d'entrée de ville avec un point haut ponctuel à l'intersection de l'avenue Prince-Arthur et de la rue Saint-Denis liant la gare de train au cœur du village urbain de Saint-Lambert.



Porosité

Favoriser des ouvertures et des percées au travers du site en offrant des cours partagées, portes cochères et axes visuels permettant de décomposer les volumes bâtis ouvrants ainsi le site sur son contexte immédiat.

6. Plan implantation



7. Plan du rez de chaussée



Légende

- Commerce
- Logement
- Espace paysager
- Limite de lot
- Marge de recul
- Accès stationnement souterrain
- Entrée résidentielle

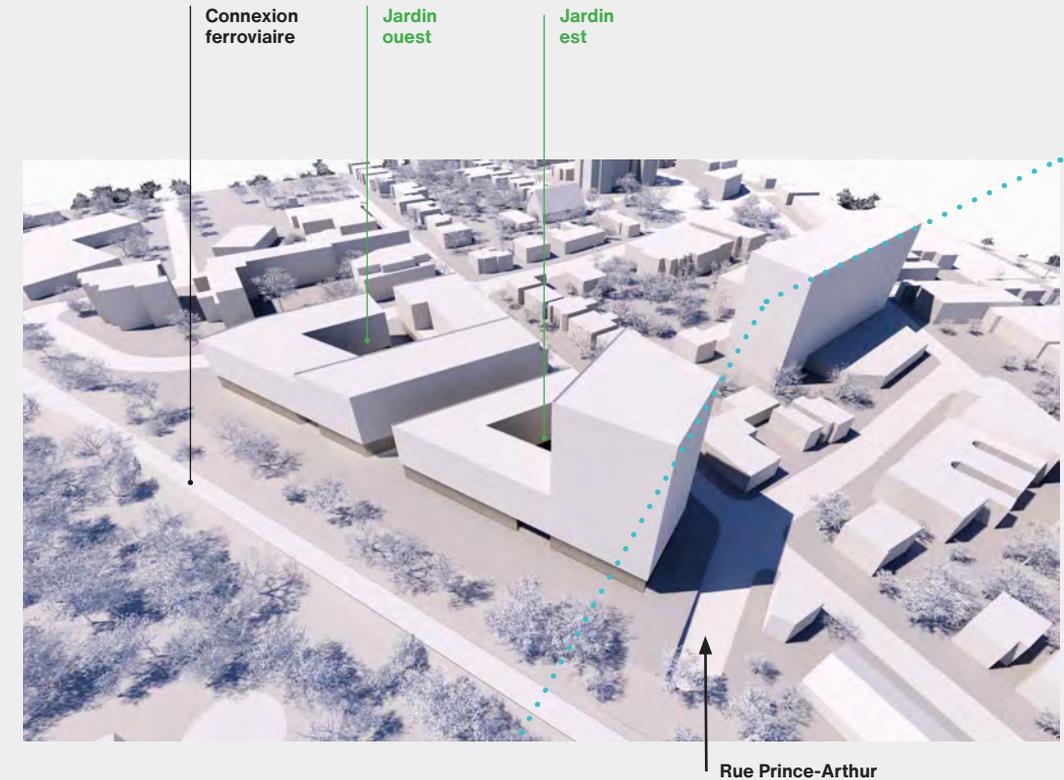
8. Étude volumétrique

Vue d'ensemble



Rue Saint-Denis vers l'ouest

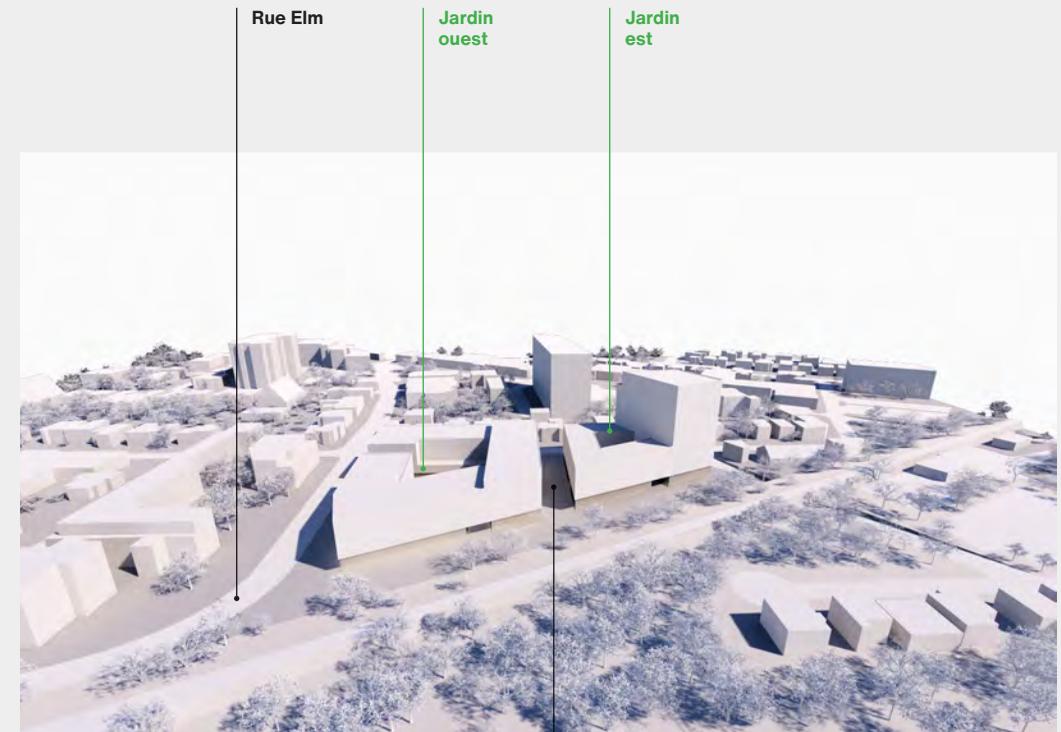
- Porte d'entrée marquée
- Implantation périphérique de moyenne densité



Rue Prince-Arthur vers le nord

- Convergence de densités multiples
- L'une des quatre portes d'entrée de la ville
- Le marqueur : émergence de l'échelle et de la densité sur l'extrémité de l'îlot

Vue d'ensemble



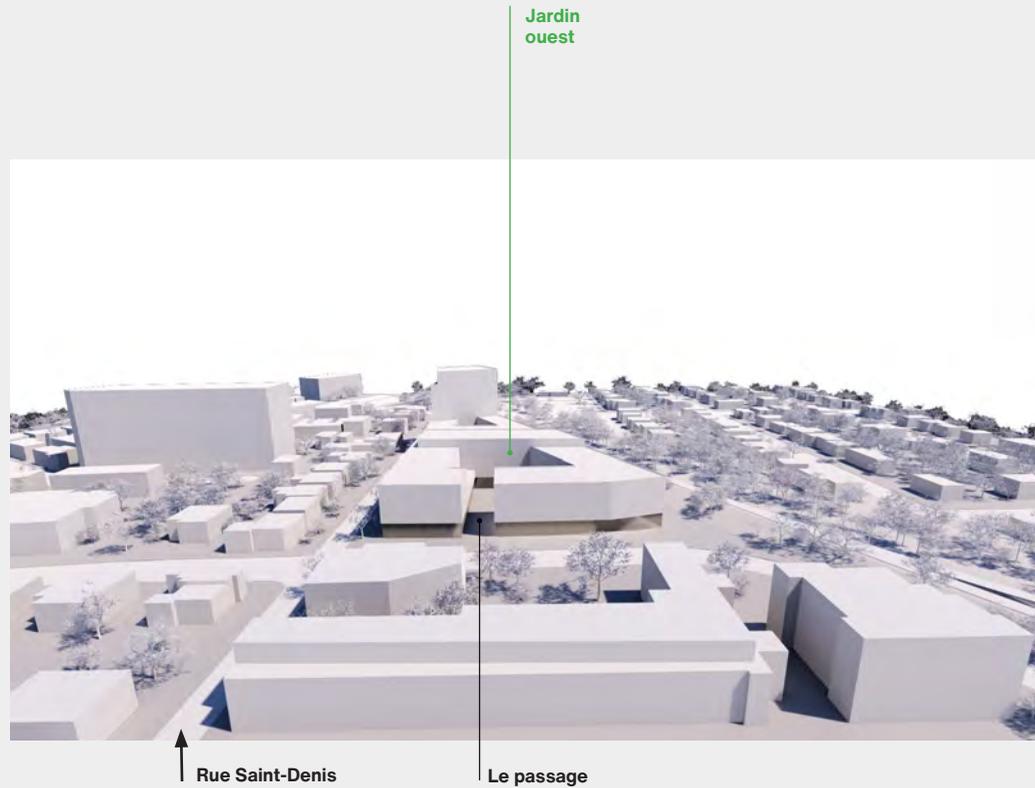
Rue Prince-Arthur vers le nord

- Porte d'entrée de la ville
- **Proximité de la gare**
- Le marqueur

Face sud du site

- Interface ferroviaire
- Porosité de l'îlot - ruelle et portes cochères
- Ancrage au quartier
- Implantation périphérique - densité moyenne

Vue d'ensemble



Coin rue Saint-Denis et Elm

- Densité moyenne
- RDC commercial et espaces communs
- Porosité de l'îlot via les portes cochères et passages vers le jardin



Rue Saint-Denis vers l'est

- 4 étages plus un rdc
- RDC commercial et espaces communs
- Destination urbaine

**INTELLIGENCE
CRÉATIVE.
VALEUR
COLLECTIVE.**

CANADA

Montréal

3500, rue Saint-Jacques
Montréal, QC, Canada H4C 1H2
T 514 932-5101

Québec

734, rue Saint-Joseph Est, 4^e étage
Québec, QC, Canada G1K 3C3
T 418 647-1037

Toronto

60, rue Adelaide Est, #401
Toronto, ON, Canada M5C 3E4
T 647 382-3168

Calgary

340, 12 Avenue S.-O., #1180
Calgary, AB, Canada T2R 1L5
T 403 245-3089

Edmonton

10526, avenue Jasper, #202
Edmonton, AB, Canada T5J 1Z7
T 780 429-3089

ÉTATS-UNIS

New York

362, Fifth Avenue, #801
New York, NY, USA 10001
T 212 219-9810



PUR
IMMOBILIA®

GESTION IMMOBILIÈRE
DOUCET

**HU
MA** -
HUMÀ DESIGN
+ ARCHITECTURE

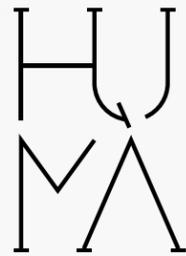
empero

mémoire soumis dans le cadre des consultations publiques sur les projets de plan d'urbanisme et de règlement d'urbanisme adoptés par la ville de Saint-Lambert en mai 2022

17 juin 2022

dare coupal

dare coupal



—
HUMÀ DESIGN+ARCHITECTURE
225 CHABANEL O
QC H2N 2C9 MONTRÉAL
+1.514. 274-3883
WWW.HUMADESIGN.COM
—

<u>\NOTRE ÉQUIPE ET NOTRE VISION</u>	<u>3</u>
\conditions existantes	
\les axes de redéveloppement vers un milieu de vie durable	
\mobilité et interface avec la voie ferrée	
\plans d'implantation des secteur dare et coupal	
\coupe secteur dare	
\coupe secteur coupal	
<u>\FAITS SAILLANTS DES RENCONTRES DE VOISINAGE</u>	<u>11</u>
\les rencontres de voisinage	
\le sondage	
<u>\MODIFICATIONS PROPOSÉES</u>	<u>16</u>
\classes des usages autorisées	
\superficie de terrain par logement	
\hauteur des bâtiments	
\ratios de stationnement	
\coefficient d'occupation du sol	
\limitation des hauteurs à l'interface des secteurs construits	
\distance séparatrice des voies ferrées	
\aménagement autorisés sur les toits	
\constructions hors toit	
\ppu secteur saint-charles	
<u>\APPORT POUR SAINT-LAMBERT</u>	<u>27</u>
\qualité du développeur, respect du milieu d'accueil et architecture	
\économie	
\santé	
\social et circulation	
\environnement et infrastructures	
<u>\CONCLUSION</u>	<u>33</u>

notre équipe et notre vision

dare



coupal



/ conditions existantes



LÉGENDE

- █ SECTEUR COMMERCIAL
- █ PARCS ET ÉQUIPEMENTS SPORTIFS EXTÉRIEURS
- █ INSTITUTIONNEL / SERVICES
- █ INDUSTRIEL LÉGER EN REQUALIFICATION

une équipe à l'écoute



Perfect Urban Redevelopment



Architecture à l'échelle humaine

une démarche complète

Un projet en réflexion depuis **2019**
 S'inscrit dans le PPU proposé en **2021**
 par l'ancienne administration
 Projet amélioré en **2022** pour mieux s'arrimer à
 la nouvelle vision de la ville

un projet pour les lambertois, qui répond à vos préoccupations



plantations et canopées



mixité



coulées vertes



énergie verte



75% stationnements
int. "prêts à brancher"



réduction des autos



Autopartage



considération de la voie ferrée



réduction du bruit



dare



coupal



Les axes de redéveloppement vers un milieu de vie durable

AXE 1
reconstruire
avec la nature

AXE 2
échelle humaine
et vivre ensemble

AXE 3
diversité des modes
de transports

AXE 4
transition
éco-énergétique

AXE 5
santé
humaine



NOUVELLE VOIE CYCLABLE
PROPOSÉE SUR AV. OAK



PASSERELLE PIÉTONNE
ET CYCLISTES PROPOSÉE
PAR LA VILLE



POTENTIEL DE PLACE
PUBLIQUE DE QUARTIER
INCLUSIVE ET RASSEMBLEUSE
PAR LA VILLE



PISTE CYCLABLE
PROLONGEMENT DE LA
"COULÉE VERTE" EXISTANTE
CESSION DE 6M PAR PUR
IMMOBILIA POUR ÉLAR-
GIR L'EMPRISE DE LA RUE
MERCIER



NOUVELLES
INTERSECTIONS
SÉCURITAIRES

ÉCHELLE
1: 2 000

mobilité et interface avec la voie ferrée



LÉGENDE

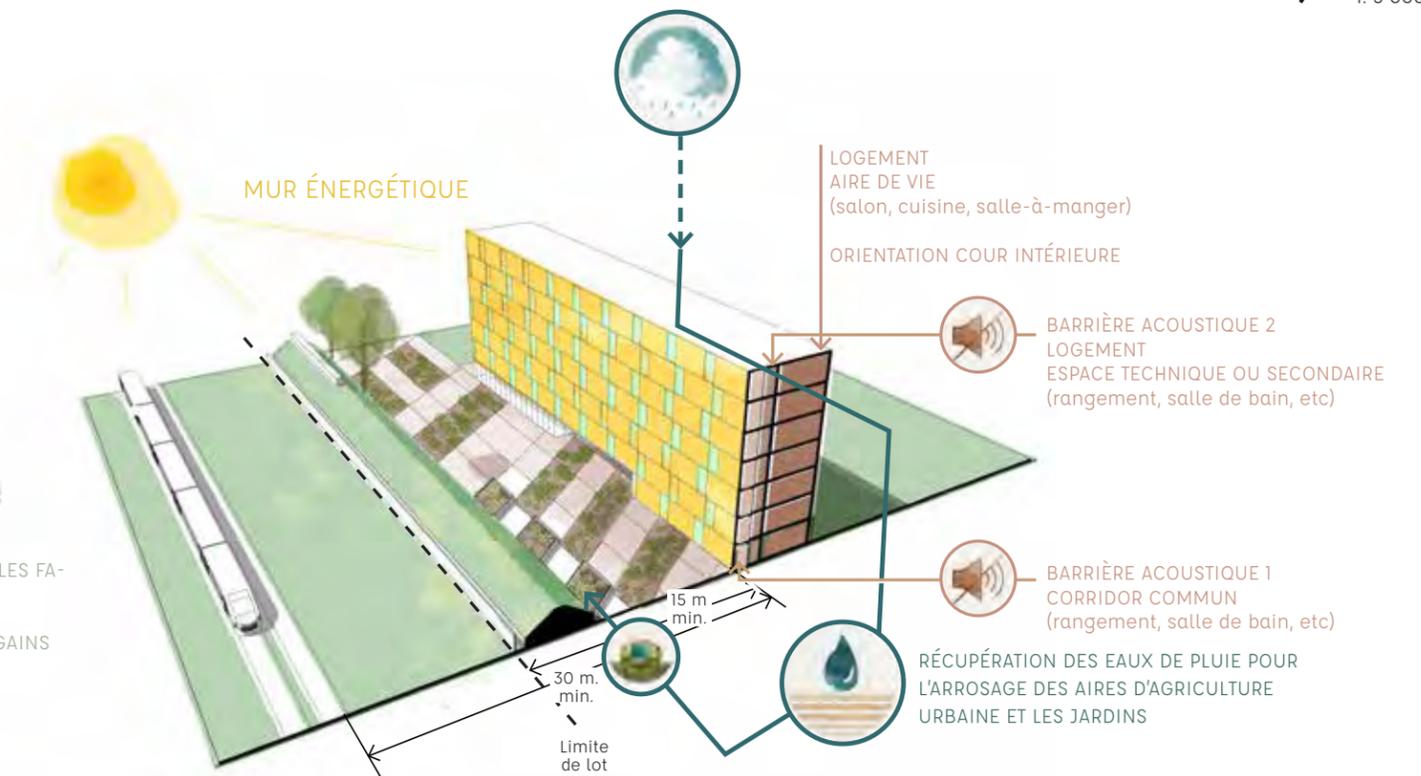
- LIGNES D'AUTOBUS EXISTANTES
- ARRÊT D'AUTOBUS À PROXIMITÉ
- TRAJET D'AUTOBUS À PROXIMITÉ
- TRAIN DE BANLIEUE LIGNE EXISTANTE
- GARE DE TRAIN ET DE TRAIN DE BANLIEUE
- INTERSECTION SYSTÈME VIAIRE EXISTANT
- PISTE MULTIFONCTIONNELLE EXISTANTE (COULÉE VERTE)
- PISTE CYCLABLE EXISTANTE
- PISTE CYCLABLE SOUHAITÉE (CONTINUITÉ DE LA COULÉE VERTE EXISTANTE ET RACCORDEMENT À LA PISTE MULTIFONCTIONNELLE À PARTIR DE L'AVE. VICTORIA)
- VOIE CYCLABLE SOUHAITÉE
- AIRES PIÉTONNES AMÉNAGÉES À FAVORISER
- CIRCULATION PIÉTONNE PRIVILÉGIÉE
- PASSERELLE PIÉTONNE ET CYCLISTE PROPOSÉE PAR LA VILLE

ÉCHELLE 1: 5 000



PRÉCHAUFFAGE DE L'AIR ET DE L'EAU SUR LES FAÇADES SUD ET LES TOITS

MAXIMISER L'APPORT SOLAIRE POUR LES GAINS THERMIQUES ET LA LUMIÈRE NATURELLE



plans d'implantation des secteurs Dare et Coupal



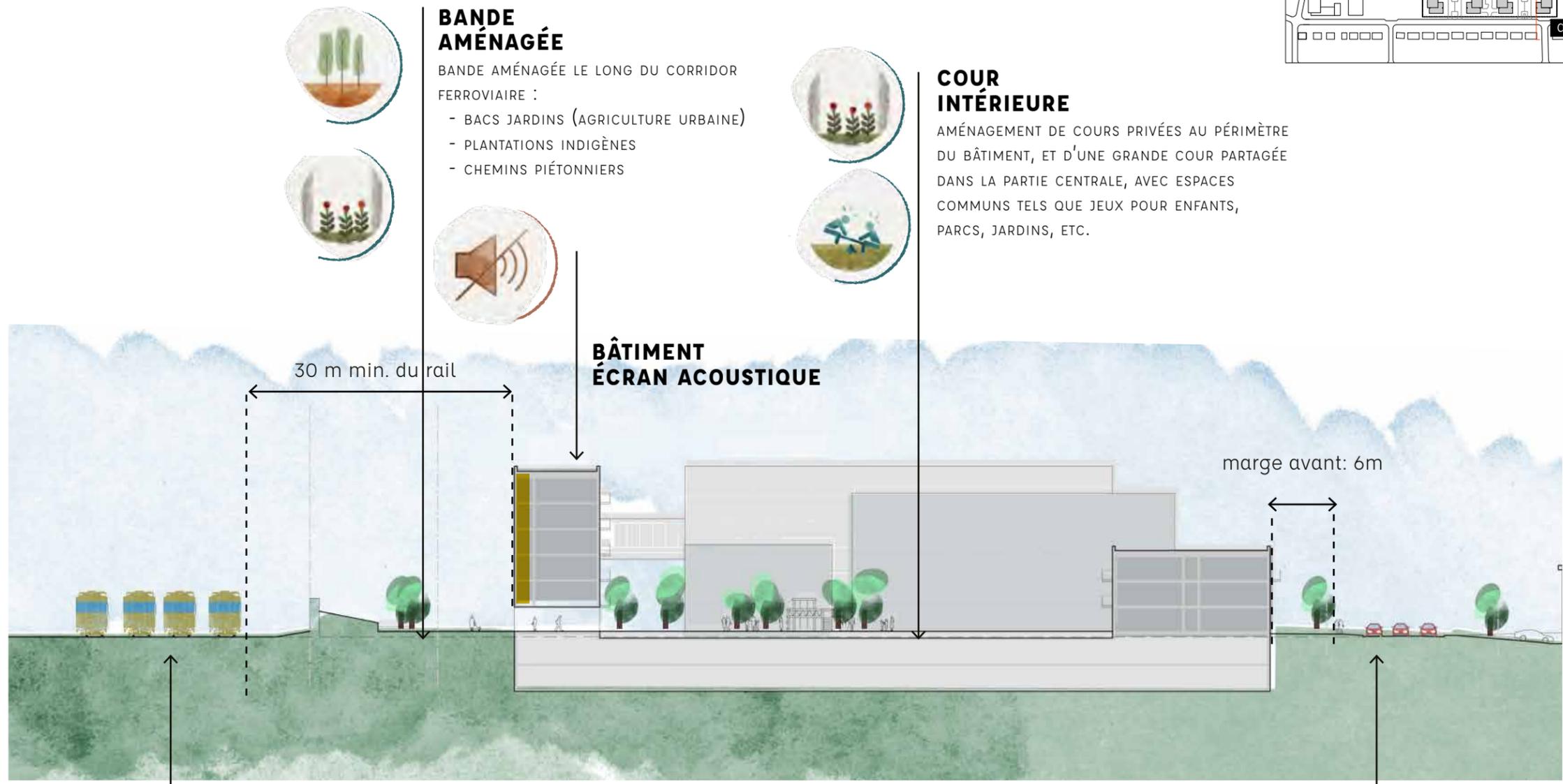
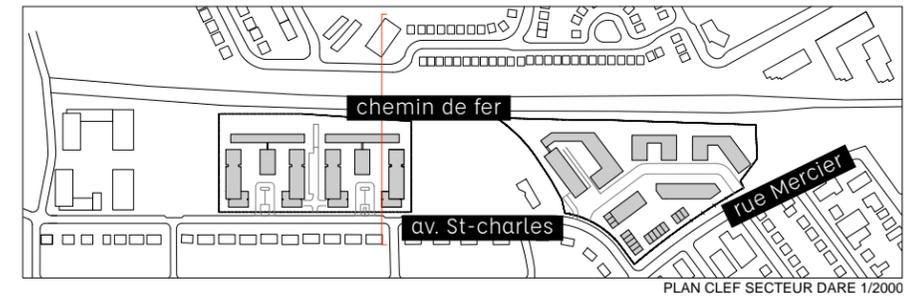
coupal



dare



\coupe secteur dare



BANDE AMÉNAGÉE

- BANDE AMÉNAGÉE LE LONG DU CORRIDOR FERROVIAIRE :
- BACS JARDINS (AGRICULTURE URBAINE)
 - PLANTATIONS INDIGÈNES
 - CHEMINS PIÉTONNIERS

COUR INTÉRIEURE

AMÉNAGEMENT DE COURS PRIVÉES AU PÉRIMÈTRE DU BÂTIMENT, ET D'UNE GRANDE COUR PARTAGÉE DANS LA PARTIE CENTRALE, AVEC ESPACES COMMUNS TELS QUE JEUX POUR ENFANTS, PARCS, JARDINS, ETC.

BÂTIMENT ÉCRAN ACOUSTIQUE

CORRIDOR FERROVIAIRE EXISTANT (CN)

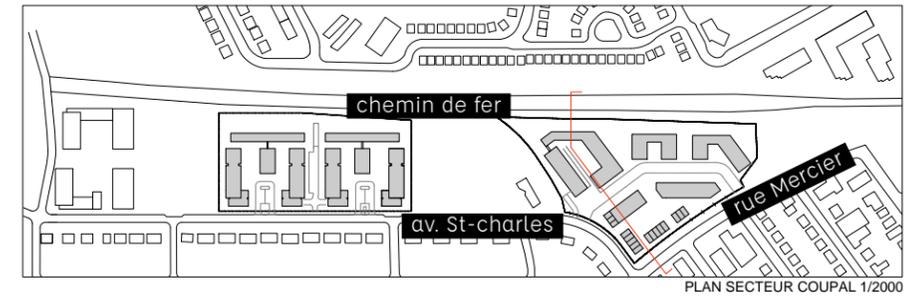
NOTE : LA DISTANCE ENTRE LE RAIL DE LA VOIE FERRÉE ET LA LIMITE DE LOT EST VARIABLE

AVENUE ST-CHARLES

INTERFACE AVEC LE QUARTIER EXISTANT PROPOSITION D'UN BÂTIMENT DE 3 ÉTAGES EN VIS-À-VIS DES MAISONS EXISTANTES DE 2 ÉTAGES

ÉCHELLE 1:600

coupe secteur coupal



BANDE AMÉNAGÉE

BANDE AMÉNAGÉE LE LONG DU CORRIDOR FERROVIAIRE :

- BACS JARDINS (AGRICULTURE URBAINE)
- PLANTATIONS INDIGÈNES
- CHEMINS PIÉTONNIERS

+80m secteur résidentiel rue Upper Edison

30 m min. du rail



BÂTIMENT ÉCRAN ACOUSTIQUE

BÂTIMENT DONT LA FAÇADE CÔTÉ TRAIN NE COMPORTE AUCUN LOGEMENT ET SEULEMENT UN CORRIDOR COMMUN, AGISSANT COMME ESPACE TAMPON QUI BLOQUE ET ABSORBE LE BRUIT PROVENANT DU TRAIN.

CL.1d

CL.1a

CC.1



ÉLARGISSEMENT DE L'EMPRISE POUR UNE NOUVELLE PISTE CYCLABLE (6M)

AMÉNAGEMENT D'UNE NOUVELLE PISTE CYCLABLE SUR LA RUE MERCIER EN PROLONGEMENT DE LA PISTE MULTIFONCTIONNELLE DE LA COULÉE VERTE EXISTANTE.

marge avant: 6.5m

RUE CONVIVIALE INTÉRIEURE (PROMENADE DUPUY)

AMÉNAGEMENT D'UNE RUE PARTAGÉE DE TYPE "WOONERF" PRIORISANT LES DÉPLACEMENTS À PIED ET À VÉLO, DONT LA CONFIGURATION INCITE AU RALENTISSEMENT DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE ET À UNE COPRÉSENCE SÉCURITAIRE DES MODES DE DÉPLACEMENT

PROMENADE DUPUY

RUE MERCIER

CORRIDOR FERROVIAIRE EXISTANT (CN)

NOTE : LA DISTANCE ENTRE LE RAIL DE LA VOIE FERRÉE ET LA LIMITE DE LOT EST VARIABLE

COUR INTÉRIEURE

AMÉNAGEMENT DE COURS PRIVÉES AU PÉRIMÈTRE DU BÂTIMENT, ET D'UNE GRANDE COUR COMMUNE DANS LA PARTIE CENTRALE, AVEC ESPACES COMMUNS TELS QUE JEUX POUR ENFANTS, PARCS, JARDINS, ETC.

COUR INTÉRIEURE

EMPLACEMENT POUR LES ESPACES ET ÉQUIPEMENTS COMMUNS :

- JEUX POUR ENFANTS
- JARDINS
- PISCINE

ÉCHELLE 1:600

faits saillants des rencontres de voisinage

Les rencontres de voisinage

Résumé des portes ouvertes tenues le mardi 31 mai et le mercredi 1er juin 2022, de 18h00 à 20h00

Devant le 707, avenue Saint-Charles, à Saint-Lambert

Rencontres organisées et animées par Gris Orange Consultant inc.

Au total, environ 140 personnes ont participé aux rencontres en parcourant les stations et 57 d'entre elles ont répondu au questionnaire présenté à l'espace dialogue.

5 STATIONS ET UN ESPACE DIALOGUE

- la présentation du site et de la démarche,
- la présentation du projet,
- l'analyse comparative entre la réglementation proposée par la Ville et le projet de PUR Immobilia,
- les caractéristiques du projet touchant à la circulation et l'aménagement paysager ainsi que celles touchant à la voie ferrée, l'ensoleillement et toutes autres préoccupations,
- un espace de dialogue entre les citoyens et les propriétaires, les développeurs (PUR Immobilia), les architectes (Humà Design + Architecture) et l'urbaniste responsable du projet.

PRINCIPAUX COMMENTAIRES RELEVÉS

usages

Appréciation face à la mixité des usages, avec du commercial et du résidentiel;

- la composante commerciale fut jugée insuffisante sur les sites à redévelopper, compte tenu de la densité proposée,
- volonté de voir des services et des commerces de proximité pour animer le secteur.

Opinion d'autres participants que la proposition actuelle était bien justifiée, car il ne faudrait pas nuire à l'achalandage des commerces de l'avenue Victoria, en plus de ne pas trop amener de trafic près des sites;

Perception positive face à la mixité des typologies d'habitats;

- des questionnements ont été soulevés quant à la présence de logements sociaux et abordables sur le site,
- réponse positive à la présence d'habitats locatifs, c'est un besoin.

construction

Crainte du bruit, de la poussière, de la circulation et du stationnement des travailleurs, perçus comme des irritants

stationnement et circulation

Crainte face à l'augmentation anticipée de la circulation;

- Les avenues Saint-Charles et Saint-Georges ont été identifiées comme étant des voies problématiques puisque déjà congestionnées, particulièrement lorsqu'il y a des passages de train de marchandises.

Appréciation que les stationnements soient en quasi-totalité situés en souterrains;

- Avis divisé sur le fait qu'il y ait plus d'une case de stationnement par logement, sachant que le projet a été décrit comme un **Transit and Pedestrian Oriented Development** (TOD) et (POD).

Désir exprimé pour des parcours piétonniers sécuritaires entre le projet et le centre-ville de Saint-Lambert;

Accueil positif du prolongement de la Coulée verte par de nombreux participants;

Désir exprimé par plusieurs de prolonger la piste cyclable sur l'avenue Oak telle qu'illustrée sur les affiches;

- Par contre, certains soulignaient les habitudes actuelles de circulation dangereuses d'automobilistes.

hauteur, gabarit, implantation et verdissement du site

Appréciation de la modulation des volumes et de la réflexion mises derrière la proposition de PUR Immobilia, en plus de la réduction des hauteurs de huit à six étages entre la première et la deuxième proposition;

- Cependant, certains trouvent que c'est encore trop haut à 6 étages

Dégagement de l'espace au sol est très apprécié comparativement à ce qui serait possible en fonction du règlement proposé par la Ville, soit de petits bâtiments de maximum quatre étages regroupés par bloc de 12 logements ayant une emprise au sol plus importante;

Appréciation de plusieurs quant au grand soin porté à l'aménagement des espaces libérés au sol;

Questionnement et craintes de certains face à l'arrivée d'une telle densité dans le secteur en lien avec

- l'offre de services et d'institutions
- la capacité des infrastructures publiques.
- le fait de dénaturer le secteur, actuellement paisible

Appréciation de certains face à la densité du projet, particulièrement considérant la proximité à la gare de train de banlieue;

Appréciation face à la réflexion et l'effort mis derrière le projet concernant :

- la modulation des étages,
- l'aménagement paysager,
- la réflexion derrière les murs coupe-bruit
- les espaces de vie de qualité

Volonté de voir des matériaux qui s'harmonisent avec le secteur;

- La brique est le revêtement dominant
- Les projets Trigone et Loggia sont cités comme des exemples à ne pas reproduire.

Malgré les questionnements et les craintes exprimées, le dialogue permet de voir que somme toute, de nombreux citoyens ont démontré leur appui au projet. Alors que la circulation et le stationnement sont les plus grandes préoccupations, les efforts de modulation des étages et l'attention portée aux espaces verts de qualité sont visiblement appréciés.

Sommaire du sondage mené auprès des citoyen.ne s de Saint Lambert concernant l'acceptabilité sociale du projet Dare-Coupal par les citoyen.ne s de Saint-Lambert

Préparé par l'Observateur

INTRODUCTION

Les présents résultats proviennent d'un sondage téléphonique probabiliste réalisé par **L'Observateur** en mai et juin 2022 auprès de la population adulte résidant dans la municipalité de Saint-Lambert. L'objectif principal de la démarche est d'apprécier l'acceptabilité sociale d'un projet de développement immobilier résidentiel dans un secteur spécifique de la municipalité.

LA DÉMARCHÉ

Selon le PPU du secteur Saint Charles, le territoire visé par l'établissement d'un éventuel projet immobilier est localisé entre la rue Saint Georges, l'avenue Saint Charles, la voie ferrée et la rue Mercier à Saint-Lambert sur la rive sud de Montréal. Ces terrains couvrent environ dix hectares, ou un million de pieds carrés.

Le site concerné est actuellement occupé par des usages divers : **industriel** - avec l'usine de biscuits Dare, qui a récemment fermé ses portes, et l'atelier de réparation de systèmes de transport pneumatique ; **commercial** - avec le magasin Rona qui a lui aussi fermé ses portes récemment ; et **récréatif** - avec le terrain de balle du parc Saint Charles.

C'est dans ce cadre que PUR Immobilia s'intéresse à l'acceptabilité sociale d'un éventuel projet immobilier sur le territoire municipal. Le groupe cherche donc à documenter l'opinion publique des résident.e s adultes de Saint Lambert en lien avec ce type de projet, ainsi qu'à mieux connaître les perceptions, besoins et attentes des contribuables quant à la nature des projets envisageables pour la remise en valeur de ce site.

LA CONSULTATION DES CITOYEN.NE S AU TÉLÉPHONE

Un échantillon de 6 971 numéros de téléphone des citoyen.ne s de la Ville de Saint Lambert a été prélevé. Selon Statistique Canada, il y aurait plus ou moins 22 640 (CCM) citoyen.ne s à Saint Lambert, soit approximativement 10 000 ménages.

- Le sondage a eu lieu du 4 mai au 14 juin 2022.
- Un échantillon probabiliste de numéros de téléphone cellulaires et de lignes terrestres a été prélevé.
- Les citoyens des trois différents RTA (J4P, J4R, et J4S) ont été appelés de façon aléatoire.
- Pour l'ensemble des résultats, la marge d'erreur actuelle est de +/-3,7 %. Par RTA, la marge d'erreur actuelle de +/-7 %, 19 fois sur 20.
- Le taux de non-réponse se situe à 68 %, le taux de refus à 21 % et le taux de réponse, à 11 %.
- Les résultats d'ensemble ont été pondérés selon la population de chacun des trois secteurs à l'étude. Aucune pondération n'a été appliquée sur l'âge ou le genre, car l'échantillon actuel est suffisamment près de la segmentation de la participation électorale (pour l'âge) et de la population (pour le genre).
- Quatre traitements intérimaires ont été faits pour suivre l'évolution de l'opinion publique en fonction des deux journées d'information à la population et du bruit médiatique occasionné.

constat no 1 :

L'échantillon produit possède les qualités nécessaires à une juste représentativité de la population adulte de Saint Lambert et est de taille suffisante pour le calcul de la précision statistique requise.

le sondage

L'ÉTAT D'ESPRIT

Comme bien d'autres municipalités, la Ville de Saint-Lambert est en pleine transformation, alors que les activités industrielles sont en diminution et que la pression immobilière à la hausse se fait toujours ressentir sur le secteur résidentiel. On y constate un contexte général rendu unique par la pandémie de Covid 19 et un climat social et économique à vivifier.

Dans l'ensemble, 75 % des citoyen.ne s interrogé.e s se sont défini.e s comme des contribuables satisfaits des services municipaux offerts, même si 58 % des répondant.e s croient qu'un projet résidentiel contribuerait à la santé financière de Saint-Lambert par l'accroissement des revenus municipaux.

LES OPTIONS DE DÉVELOPPEMENT

Au sommet des options d'aménagement du territoire jugées avantageuses pour la ville de Saint Lambert, les citoyen.ne s optent pour le développement de parcs et espaces verts, un choix retenu en tête de lice par 85 % des personnes interrogées. Le réseau de pistes cyclables et les commerces de proximité viennent en second parmi les options préférées, avec un pourcentage de 78 %. Quant aux projets résidentiels, 2 personnes sur 3 (respectivement 69 % et 68 %) leur concèdent des avantages en termes de stratégies de développement de la municipalité.

constat no 2 :

Bien qu'à Saint-Lambert, les citoyen.ne s supportent l'idée du développement de parcs et d'espaces verts en grand nombre, l'approche de construction résidentielle apparaît aussi comme une stratégie gagnante en développement urbain et de croissance.

APPUI AU DÉVELOPPEMENT DE PROJETS DOMICILIAIRES

Placés en situation de propositions d'un certain nombre de stratégies d'actions en vue de dynamiser le développement urbain de Saint Lambert, 2 citoyen.ne s sur 3 (65 %) se montrent favorables à l'idée du développement domiciliaire comme priorité d'action - qu'il s'agisse de développement ou redéveloppement d'espaces municipaux, que ce soit en mode locatif ou en copropriété - tant que les projets proposés respectent de hauts standards environnementaux et répondent aux besoins des citoyen.ne s.

Avec répartition proportionnelle des indécis.e s, le taux d'appui se positionne à 77 %.

L'ESPACE DARE-COUPAL

L'espace laissé vacant par la cessation des activités de Dare et de Rona apparaît, selon les résultats du sondage, comme un lieu commun de grande notoriété, puisqu'il est connu ou reconnu par les trois quarts des citoyen.ne s de Saint Lambert (76 %).

En plus de sa grande notoriété, il aurait les qualités requises (71 %) pour contribuer positivement aux investissements que requiert une situation de promotion ou de changement de vocation.

Avec répartition proportionnelle des indécis.e s, le pourcentage d'appui au choix du secteur pour établir un développement immobilier résidentiel s'établit à 77 %.

constat no 3 :

La population interrogée perçoit le secteur Dare-Coupal comme étant un choix approprié pour faire l'objet d'une transformation de ses vocations d'autrefois.

L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE

Prié.e s de prendre position quant à la pertinence de l'espace Dare Coupal pour faire l'objet d'un développement immobilier résidentiel visionnaire, près de la majorité des citoyen.ne s, 44 %, se montre favorable sans condition. De plus, 25 % appuie favorablement la démarche sous réserve de quelques conditions que le projet immobilier doit inclure. En revanche, une personne sur cinq s'oppose pour l'instant au projet (19 %).

Avec répartition proportionnelle des indécis.e s, 1 répondant.e sur 2 est favorable au projet, sans condition.

Or, une personne sur quatre (28 %) sans toutefois s'y objecter, pose certaines conditions dont une consultation des citoyen.ne s (31 %), une réalisation sans fonds publics (11 %) et le choix de bâtiments limités en hauteur (27 %).

LES CONDITIONS D'ACCEPTATION POUR LES

"ÇA DÉPEND" – 28 %

- Pas d'investissement public 11 %
- Que les citoyen.ne s soient consultés 31 %
- Que ça ne soit pas trop haut 27 %

constat no 4 :

Le projet apparaît acceptable socialement par la pluralité, les citoyens s'entendent pour favoriser le développement d'un projet domiciliaire visionnaire sur le territoire du secteur Dare-Coupal.

modifications proposées

Modifications proposées

Après analyse du projet de règlement de zonage et du projet de PPU du secteur Saint-Charles, PUR Immobilia a révisé certains éléments de son projet pour tenter de l'y conformer.

Certaines orientations, normes et dispositions demeurent toutefois difficiles à satisfaire. Dans certains cas, celles-ci sont incompatibles avec la vision d'un développement harmonisé avec son milieu récepteur. PUR Immobilia propose donc à la Ville de Saint-Lambert d'ajuster quelques orientations, normes et dispositions de manière à ce que le projet Dare-Coupal bénéficie d'un cadre réglementaire qui lui assurera les meilleures conditions d'intégration urbaine possibles tout en répondant aux préoccupations et attentes qui ont été manifestées par les citoyens lors des différentes séances d'informations menées par PUR Immobilia.

RECOMMANDATION 1 CLASSES DES USAGES AUTORISÉES

Les classes d'usages Habitation autorisées dans la zone RD-29 (Dare) (classes A à E) répondent tout à fait à la vision du développement de PUR Immobilia. Il en est de même des usages spécifiquement permis à la grille.

Dans le cas de la zone MI-11, toutes les classes d'usages Habitation sont aussi autorisées à l'exception de la classe E (multifamiliale de plus de 12 logements). Cette restriction force donc Pur Immobilia à ne construire que des petits multifamiliaux de 4 à 12 logements.

Cette typologie est généralement associée à des structures de bois sans ascenseur. Ces constructions ne correspondent pas à la vision de qualité des produits résidentiels que compte développer Pur Immobilia. Quant aux usages spécifiquement permis dans la zone MI-11, PUR Immobilia s'en estime satisfait.

RECOMMANDATION 2 SUPERFICIE DE TERRAIN PAR LOGEMENT

Le projet de règlement de zonage introduit un ratio de densité correspondant à une superficie de terrain minimum et maximum par logement. Ce ratio a pour effet d'établir le nombre maximum et minimum de logements pouvant être construits par zone.

Sans modifier la superficie de terrain maximum par logement, PUR Immobilia souhaiterait diminuer légèrement la superficie de terrain minimum présentement établie à 64 m.ca. de terrain par logement à 56 m.ca. pour la zone RD-29.

Cette recommandation vise à optimiser le positionnement stratégique du site Dare à proximité de tous les services commerciaux, communautaires et de transport collectif. Cette optimisation du nombre de logements en fonction de la capacité de support du site permet à un maximum de ménages de profiter d'un développement **POD** (Pedestrian Oriented Development), c'est-à-dire un développement dont la plupart des besoins de base sont accessibles à pied.

RECOMMANDATION 1

classes des usages autorisées

Ajouter la classe E à la liste des classes des usages Habitation autorisées dans la zone MI-11.

RECOMMANDATION 2

superficie de terrain / logement

Diminuer la superficie minimum de terrain par logement pour la zone RD-29 à 56 mètres carrés par logement.

Modifications proposées

RECOMMANDATION 3 HAUTEUR DES BÂTIMENTS

Le projet de règlement stipule que la hauteur des bâtiments dans la zone MI-11 (Coupal) ne peut excéder 4 étages ni être supérieure à 15 m.

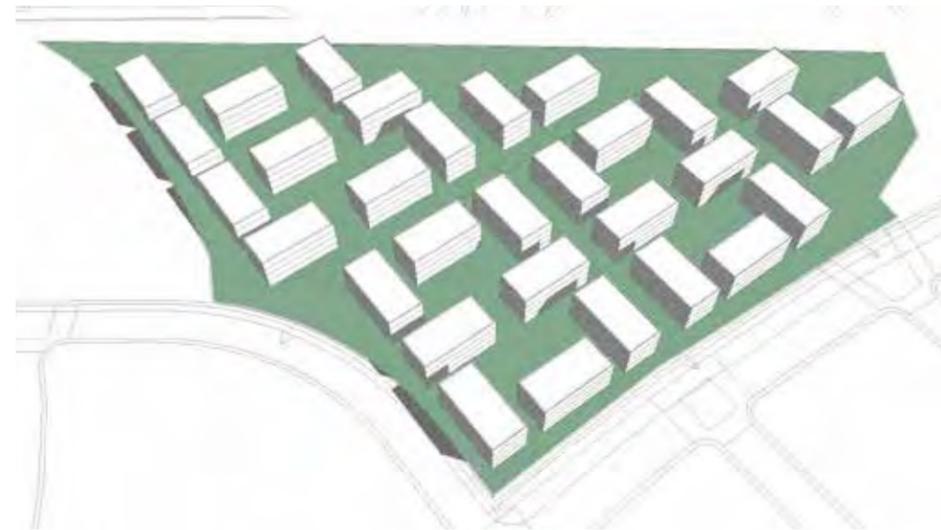
PUR Immobilia ne partage pas cette vision d'uniformité volumétrique pour les raisons suivantes :

Elle réduit les possibilités de diversité des typologies résidentielles contrairement à ce que le projet de règlement autorise dans la zone RD-29 (Dare) et qui correspond davantage à la vision de Pur Immobilia;

Elle entraîne une augmentation de l'empreinte au sol des bâtiments alors qu'en autorisant des bâtiments de 2 à 6 étages, il serait possible d'atteindre le même nombre de logements, mais d'offrir plus de dégagement au sol;

Elle nous ramène à la structure de petits immeubles multilogements dont la valeur sur le marché ne peut justifier l'aménagement d'une offre substantielle de stationnement en sous-sol;

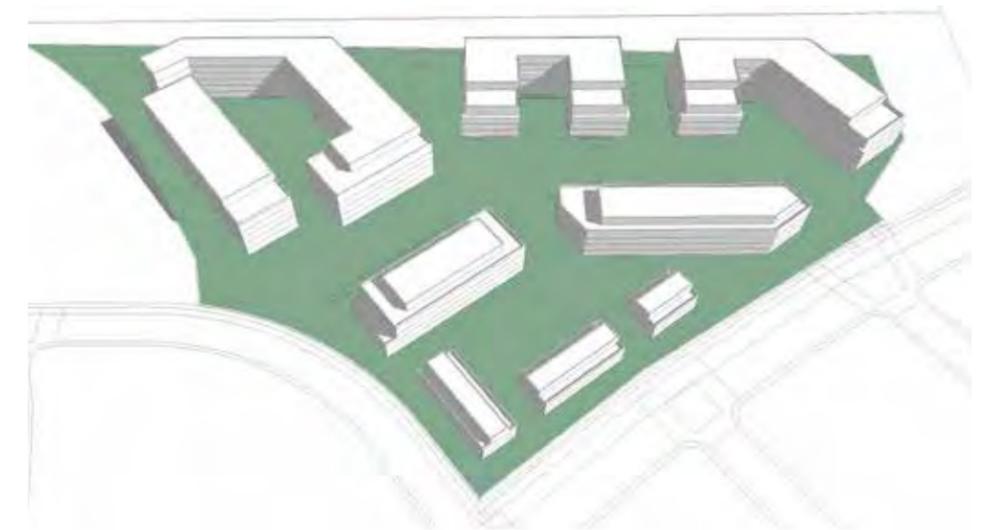
L'empreinte au sol plus élevée des bâtiments, l'aménagement de stationnement au sol et la construction d'un nombre important d'allées véhiculaires diminuent l'espace disponible au verdissement et contribuent à accroître les îlots de chaleur.



↑ SCHÉMA 4 ÉTAGES

TEL QUE PROPOSÉ AU PROJET DE RÈGLEMENT DE ZONAGE

- Implantation possible selon le projet de règlement proposé à 4 étages
- Bâtiments de gabarits semblables offrant peu de diversité de typologies
- Stationnement majoritairement extérieur
- Construction de bois probable
- Sans ascenseur
- Typologies peu propices à l'accessibilité universelle
- Réponse architecturale difficile à adresser avec la voie ferrée
- Diminution importante des espaces verts et partagés



↑ VOLUMÉTRIE À 6 ÉTAGES

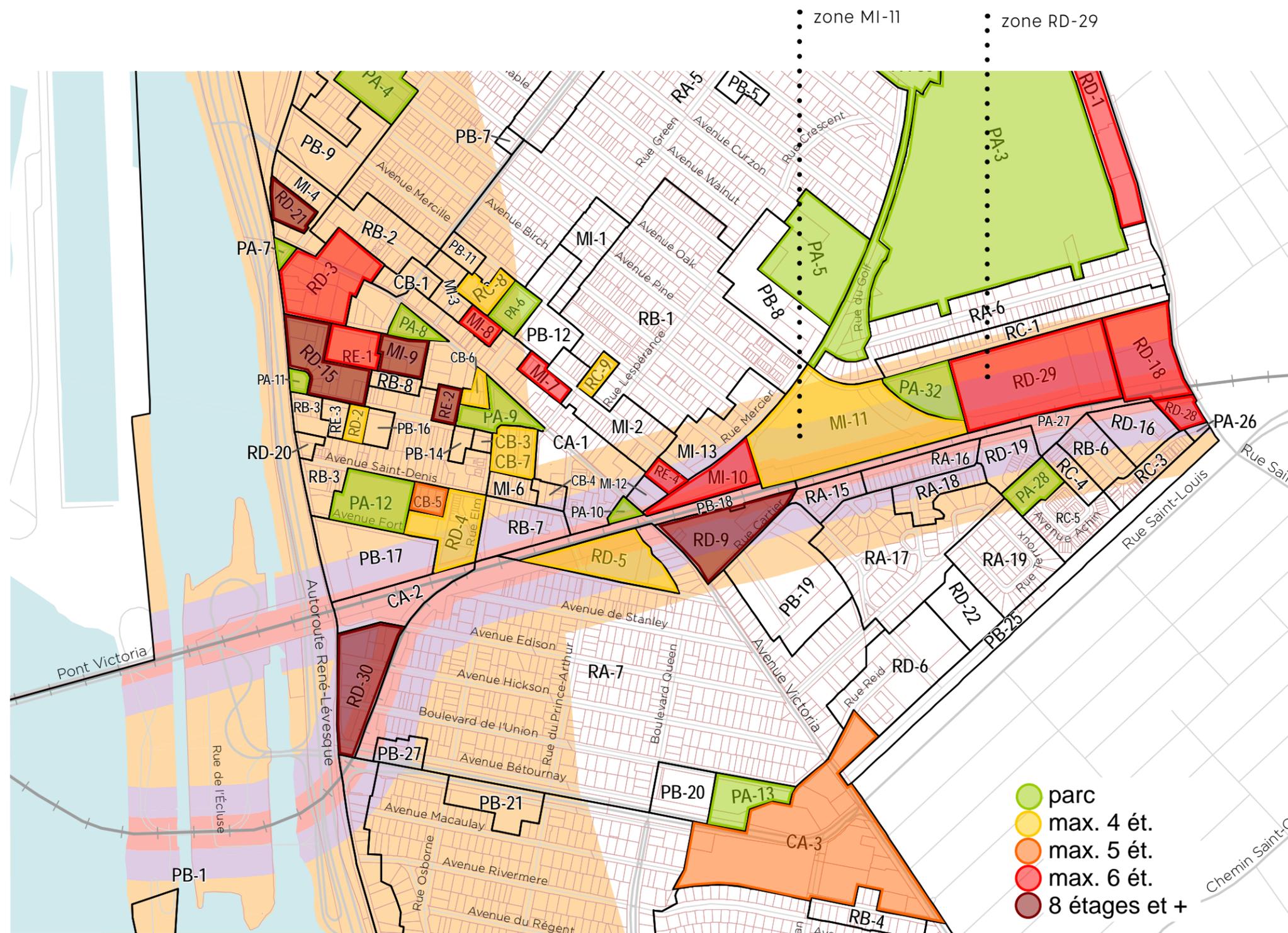
TEL QUE PROPOSÉ PAR PUR IMMOBILIA

- Implantation proposée de 2 à 6 étages
- Variété de typologies diversifiées répondant à une plus grande clientèle et propice à l'accessibilité universelle
- Stationnement à 92% intérieur
- Construction de béton avec ascenseur
- Valorisation et hiérarchisation des espaces au sol et des espaces verts
- Création d'un milieu de vie
- Intégration d'une architecture de qualité en réponse au contexte particulier du site et traitement de l'interface avec la voie ferrée

RECOMMANDATION 3

hauteur des bâtiments

Autoriser dans la zone MI-11 une hauteur en étages minimum de 2 sans toutefois excéder 6 étages et ne pas établir de maximum de hauteur en mètres comme cela est le cas pour la zone RD-29.



→
PROJET DE RÈGLEMENT
PLAN DE ZONAGE
 IDENTIFICATION DES ZONES AUTORISANT 4 ÉTAGES ET PLUS DANS LE PROJET DE RÈGLEMENT DE ZONAGE

Modifications proposées

RECOMMANDATION 4 RATIOS DE STATIONNEMENT

Le projet de règlement de zonage établit un ratio de stationnement de 1,2 case par logement maximum pour la zone RD-29 et à 1.0 pour la zone MI-11.

PUR Immobilia est d'opinion qu'un ratio de 1.0 case/logement pour la zone MI-11 est peu réaliste. Le projet regroupera un profil de résident comparable sur les sites de Dare et Coupal de sorte qu'il ne serait pas judicieux d'avoir un ratio de stationnement maximum inférieur sur le site de Coupal. L'expérience de PUR Immobilia dans le développement de projets comparables implantés dans des milieux urbains similaires démontre qu'un certain pourcentage de résidents possède plus d'un véhicule. Le second véhicule n'étant souvent utilisé qu'occasionnellement.

Bien que restrictif, le ratio de 1.2 case/logement permettrait de répondre à cette clientèle et éviter, comme cela est présentement le cas depuis la construction du projet Loggia, que les besoins en stationnement débordent sur les rues périphériques.

Enfin, PUR Immobilia étudie la possibilité de mettre en œuvre un système privé d'autopartage de manière à ce que cette offre soit utilisée en alternative à la possession d'un véhicule ou d'un second véhicule selon le cas.

RECOMMANDATION 4

ratios de stationnement

Accroître le ratio de stationnement maximum autorisé dans la zone MI-11 à 1,2 case/logement.

RECOMMANDATION 5 COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Le projet de règlement de zonage fixe le COS maximum de la zone RD-29 (Dare) à 1,2 et celui de la zone MI-11 (Coupal) à 1,5.

Selon la dernière mouture du projet mise de l'avant par Pur Immobilia et présentée au conseil municipal et aux résidents, le COS de 1.5 serait respecté dans la zone MI-11 (Coupal), mais celui de la zone RD-29 (Dare) devrait être accru à 1.75.

Il faut savoir que les zones RD-29 et MI-11 ont des configurations très différentes. La zone MI-11 est de forme triangulaire et présente globalement plus de profondeur entre la rue Mercier et l'emprise ferroviaire. De fait, la zone MI-11 a une superficie de 17 % supérieure à celle de la zone RD-29. Ces caractéristiques font en sorte que la zone MI-11 offre la possibilité d'une gradation des hauteurs plus progressive que la zone RD-29.

En effet, la zone RD-29 est un rectangle parfait dont la profondeur est de l'ordre de 120 mètres. Par comparaison, la profondeur de la zone MI-11 varie de 100 mètres à 175 mètres. Ces caractéristiques font que la progression des hauteurs des bâtiments entre la rue Saint Charles et l'emprise ferroviaire se fait sur une plus courte distance. Le volume construit sur la zone RD-29 est donc supérieur à celui de la zone MI-11 d'où la nécessité d'un COS supérieur.

Ceci étant dit, PUR Immobilia reconnaît qu'il est important de sécuriser les résidents quant à la hauteur et la densité du projet à l'interface des milieux bâtis existants.

Pour cette raison, PUR Immobilia recommande dans le cas de la zone RD-29 qu'un COS de 1.2 soit maintenu à l'intérieur d'une bande de terrain de 40 mètres mesurée à partir de la zone RC-1, mais qu'au-delà de cette bande de 40 mètres, le COS soit établi à 1.75.

RECOMMANDATION 5

coefficient d'occupation du sol

Établir le COS maximum de la zone RD-29 à 1.75 ;

Intégrer à la grille de la zone RD-29 une note précisant que nonobstant un COS maximum de la grille, un COS maximum de 1.2 est applicable à moins de 40 mètres de la zone RC-1.

Modifications proposées

RECOMMANDATION 6

LIMITATION DES HAUTEURS À L'INTERFACE DES SECTEURS CONSTRUITS

La grille de la zone RD-29 établit que les bâtiments de plus de 3 étages sont uniquement autorisés à plus de 40 m de la limite de la zone RC-1.

PUR Immobilia partage avec la Ville de Saint-Lambert l'objectif d'assurer une transition douce des hauteurs entre le milieu bâtiment existant et les constructions projetées sur les parcelles Dare et Coupal.

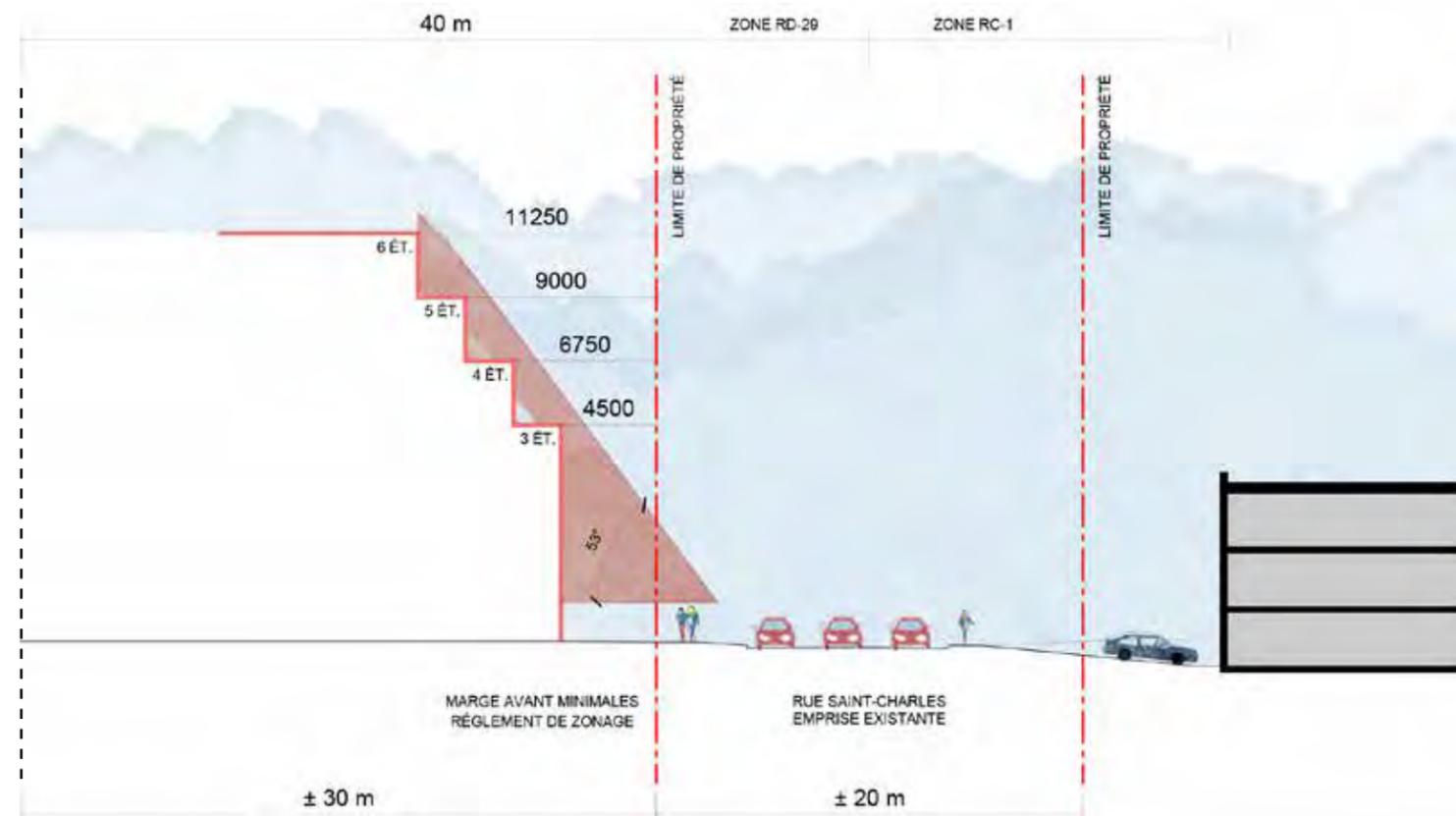
Toutefois, l'approche privilégiée par le projet de règlement atteint et dépasse l'objectif poursuivi par la Ville en limitant l'exploitation du plein potentiel de la propriété. En effet, Pur Immobilia estime que la transition des hauteurs pourrait s'exprimer de manière différente. À titre d'exemple, dans le cas de la zone RD-29, les corps de bâtiment excédant 3 étages pourraient être implantés suivant un recul équivalent à deux fois leur hauteur tel qu'illustré au schéma de la page suivante. Suivant cette approche, un observateur situé sur la voie publique face à un bâtiment de 3 étages construit en bordure de la rue Saint-Charles ne pourrait percevoir les constructions de plus grande hauteur situées à l'arrière.

La même approche pourrait être privilégiée dans le cas de la zone MI-11, mais en fixant la hauteur maximum des bâtiments en bordure de la rue Mercier à 2 étages.

Cette demande de modification vise à optimiser le développement de l'espace aérien. Ce faisant, elle permet à PUR Immobilia de conserver un faible taux d'implantation des bâtiments au sol (environ 30%) tout en respectant un principe de transition des hauteurs généralement reconnu en matière d'intégration urbaine.

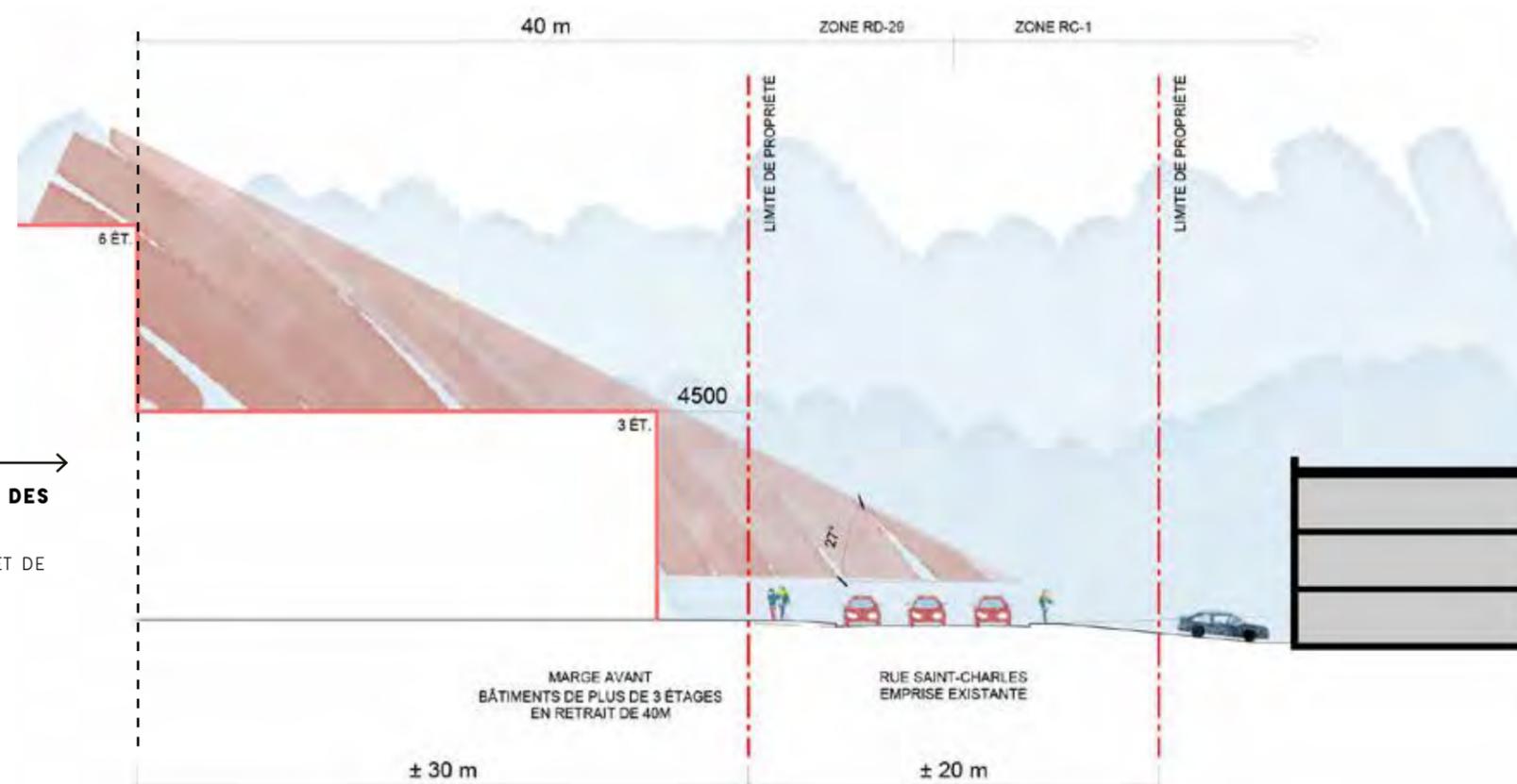
MARGES AVANT

TELLES QUE PROPOSÉES AU PROJET DE RÈGLEMENT DE ZONAGE (EX. LOGGIA ST-LAMBERT)



APPROCHE DE TRANSITION DES HAUTEURS

TELLE QUE PROPOSÉE AU PROJET DE RÈGLEMENT DE ZONAGE



RECOMMANDATION 6

transition des hauteurs

Intégrer au projet de règlement de zonage un nouvel article relatif à la transition des hauteurs visant les bâtiments implantés à moins de 40 m de la zone RC-1 (ajouter à la grille de la zone RD-29 une référence à l'article sur la transition des hauteurs) et à 40 m des zones RA-6, RB-1 et MI-13 (ajouter à la grille de la zone MI-11 une référence à l'article sur la transition des hauteurs).

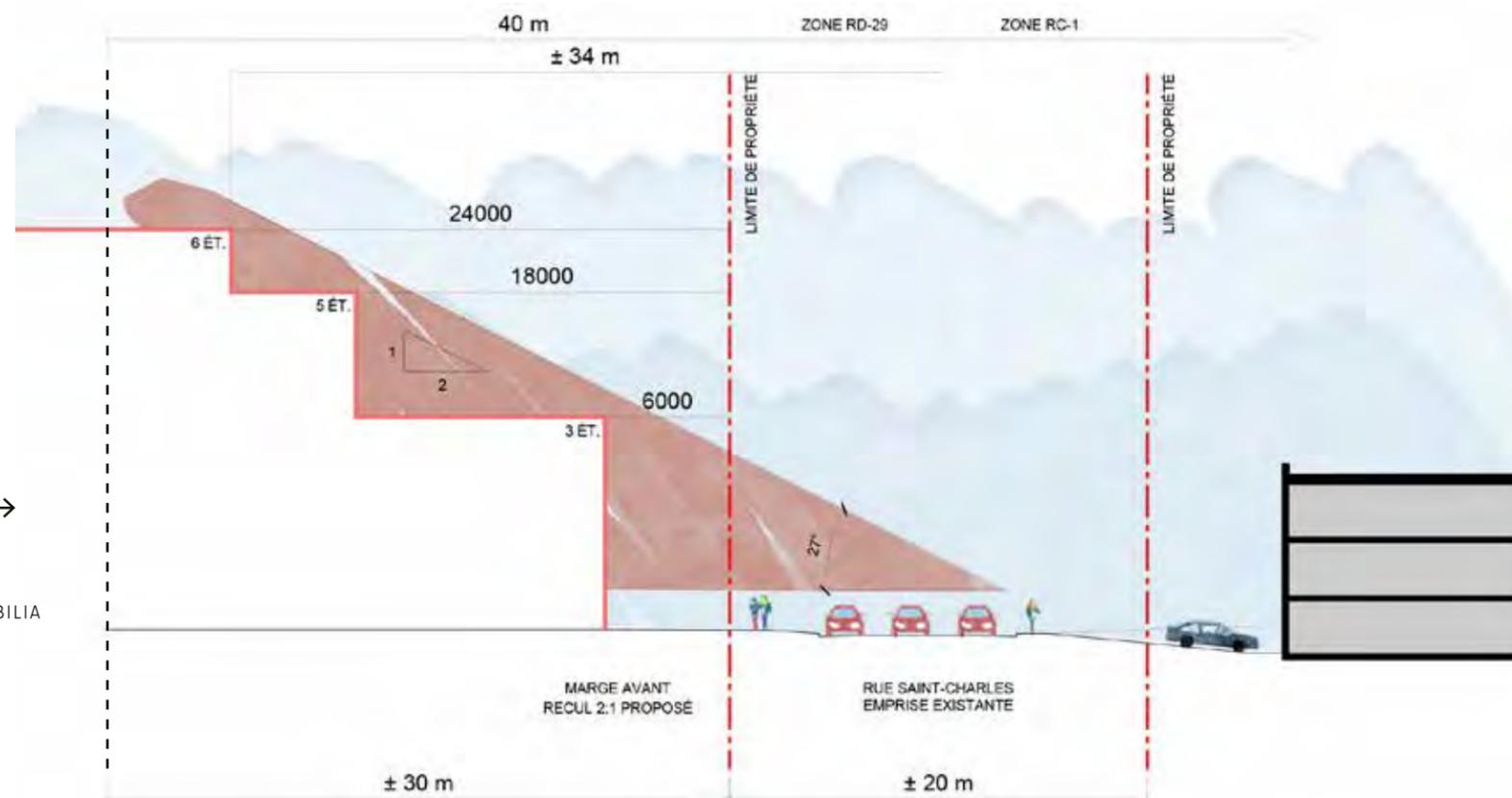
Formuler l'article sur la transition des hauteurs de la manière suivante :

Les corps de bâtiments excédant 3 étages (zone RD-29) ou 2 étages (zone MI-11) doivent être implantés en recul de deux fois leur hauteur par rapport au volume principal.

Ajouter un schéma à l'article pour plus de clarté.

→
APPROCHE DE TRANSITION DES HAUTEURS

TELLE QUE PROPOSÉE PAR PUR IMMOBILIA



Modifications proposées

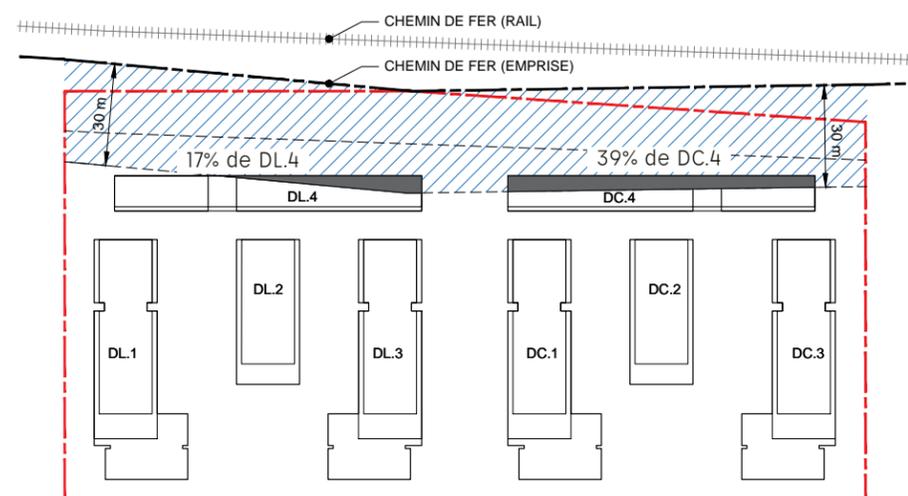
RECOMMANDATION 7 DISTANCE SÉPARATRICE DES VOIES FERRÉES

La Ville de Saint-Lambert projetterait de revoir les dispositions du projet de règlement de zonage relativement à la distance séparatrice des voies ferrées en s'inspirant des dispositions du schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil à cet effet.

Ainsi, tout bâtiment résidentiel devrait être érigé à moins de 30 m de l'emprise des voies ferroviaires. Cette distance pourrait toutefois être réduite à un maximum de 9,0 m si la portion du bâtiment implanté à moins de 30 m de l'emprise représente moins de 50 % de l'implantation du bâtiment résidentiel.

De plus, selon le PPU Saint-Charles, l'espace tampon le long de l'emprise des voies ferrées doit pouvoir accueillir des liens actifs, des aménagements récréatifs, espaces verts et bleus pour la gestion des eaux de surface et de l'agriculture urbaine.

Les bâtiments résidentiels projetés par PUR Immobilia sont implantés à plus ou moins 15,0 m de l'emprise de la voie ferrée. Cependant, aucun des bâtiments implantés à moins de 30 m n'affiche un empiètement dont la superficie d'implantation excède 50 % de la superficie d'implantation totale des dits bâtiments.



L'espace tampon d'environ 15,0 m sera en mesure d'accueillir un talus d'une hauteur de 2,5 m avec une pente du talus de 2.5 :1 du côté du développement résidentiel. Du côté de l'emprise de la voie ferrée, le talus sera soutenu par un mur droit de manière à ce que l'emprise au sol du talus soit réduite à plus ou moins 6,5 m. Le projet disposera donc d'un terrain plat dans l'espace tampon d'un peu plus de 8,0 m pour y aménager un système de gestion des eaux de pluie, des potagers et un sentier privé.

La vision véhiculée au projet de PPU du secteur Saint-Charles visant la mise en œuvre d'un corridor actif structurant continu entre la gare et le projet Loggia est difficilement réalisable.

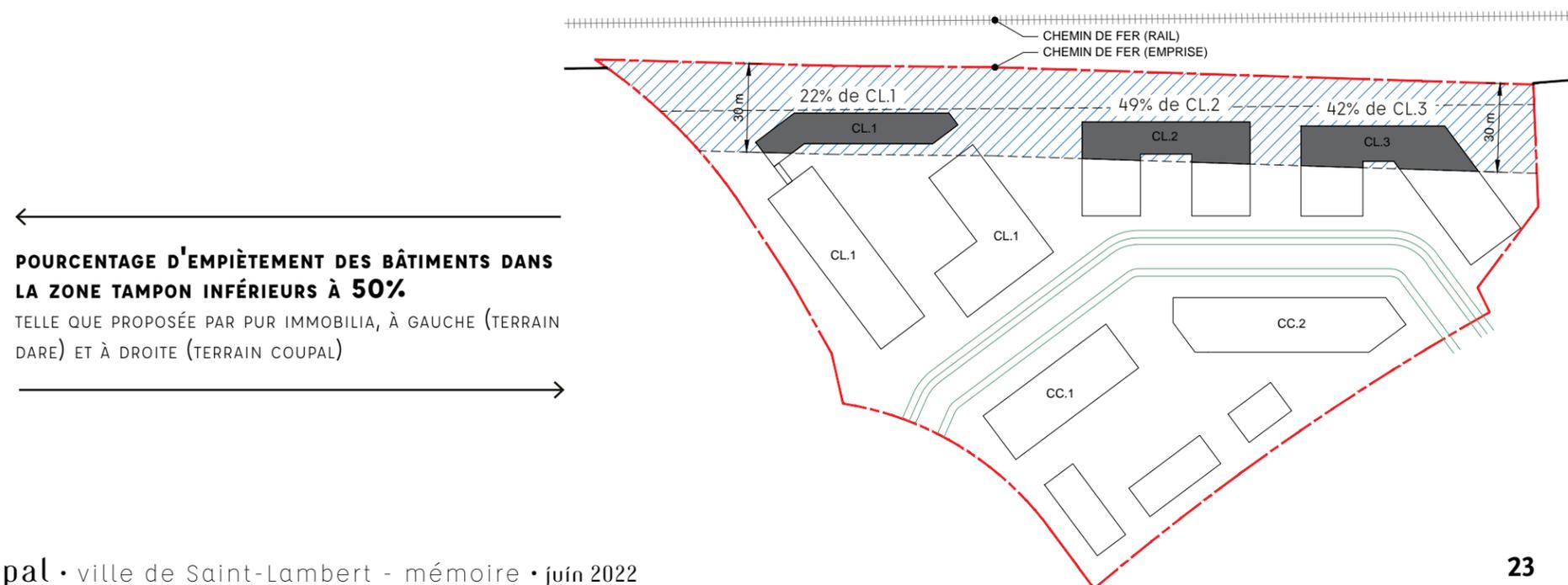
Le potentiel de ce corridor est en effet interrompu par une propriété du CN localisée entre le site de Coupal et le parc Saint-Charles puis de nouveau interrompu à la limite du site de Dare et d'une propriété industrielle au 915-925 rue Saint-Charles.

PUR Immobilia estime donc qu'une marge de dégagement d'au moins 15,0 m le long de l'emprise ferroviaire de chacun des sites de Dare et Coupal, incluant un talus et un sentier pour piétons raccordé aux rues publiques Mercier et Saint-

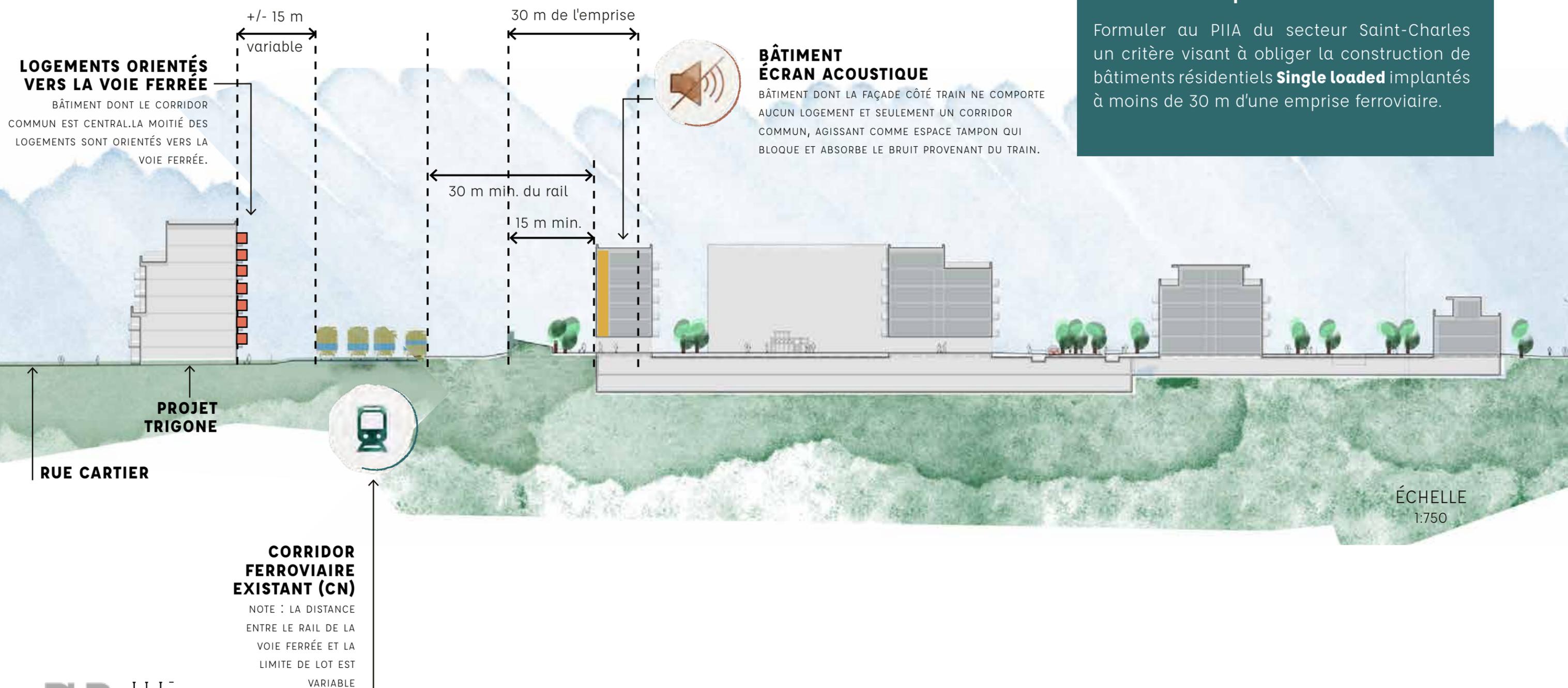
Charles dans le cas du site Coupal et Saint-Charles dans le cas du site Dare, serait conforme aux orientations du PPU. Une servitude d'accès public sur ces sentiers pourrait être publiée au titre de la propriété de manière à ce que ces deux boucles piétonnières puissent être aussi utilisées par les non-résidents du projet.

Enfin, PUR Immobilia ne construira que des bâtiments Single loaded parallèles à l'emprise ferroviaire. Les logements de ces bâtiments seront donc isolés du bruit des trains par un corridor (côté emprise ferroviaire). Conséquemment, il n'y aura aucun balcon ni ouverture donnant directement accès aux logements du côté des voies ferrées. Cette mesure est non seulement très efficace, mais en plus elle protège du bruit ferroviaire les logements de tous les étages alors que les talus acoustiques ne protègent guère plus que les deux premiers étages d'un bâtiment.

Il faut toutefois savoir que les façades de ces bâtiments exposés à la voie ferrée ne seront pas des murs aveugles. Les corridors qui longent cette façade bénéficieront d'un éclairage naturel fourni par une fenestration.



modifications proposées



RECOMMANDATION 7

construction à proximité d'une emprise ferroviaire

Formuler au PIIA du secteur Saint-Charles un critère visant à obliger la construction de bâtiments résidentiels **Single loaded** implantés à moins de 30 m d'une emprise ferroviaire.

RECOMMANDATION 8
AMÉNAGEMENTS AUTORISÉS SUR LES TOITS D'UNE
HABITATION MULTIFAMILIALE

PUR Immobilia souhaite avoir l'opportunité d'aménager des chalets urbains sur les toits de ses bâtiments multifamiliaux de 4 étages et plus.

Ces chalets urbains sont des constructions fermées destinées aux résidents d'un ou plusieurs bâtiments pouvant accueillir une cuisinette, des installations sanitaires, un lounge, etc.

L'énumération des constructions autorisées à l'article 4.4.4 du projet de règlement de zonage ne semble pas tenir compte du concept de chalet urbain.

RECOMMANDATION 9
CONSTRUCTIONS HORS TOIT

L'article 4.1.2 du projet de règlement de zonage spécifie que dans le cas de bâtiment à toit plat, les appareils ou appendis de mécanique ne sont pas considérés dans le nombre d'étages et la hauteur des bâtiments.

PUR Immobilia souhaiterait que les chalets urbains soient ajoutés aux constructions exclues du nombre d'étages maximum autorisé et de la hauteur maximum en mètres d'un bâtiment, le cas échéant.

RECOMMANDATION 8

aménagements sur
les toits

Inclure les chalets urbains dans les constructions autorisées à l'article 4.4.4 du projet de règlement de zonage et définir **chalet urbain** à la terminologie du règlement.

RECOMMANDATION 9

constructions hors
toit

Ajouter les chalets urbains aux constructions exclues du nombre d'étages et de la hauteur des bâtiments prévue à l'article 4.1.2.

Modifications proposées

RECOMMANDATION 10

LE PROJET DE PPU SECTEUR SAINT-CHARLES

Le plan 4.2 du projet de PPU Saint-Charles regroupe les composantes paysagères, circulations basilaires et interfaces du secteur.

En raison de la portée de ce plan sur l'évaluation de la conformité du projet PUR Immobilia sur les sites de Dare et Coupal, certaines composantes de ce plan devraient être revues :

Parc linéaire

Le plan illustre un parc linéaire aux limites des propriétés de Dare et du 915-925, rue Saint-Charles. PUR Immobilia appuie l'idée d'un lien piétonnier entre la rue Saint-Charles et la **bande verte écologique** qui borde l'emprise ferroviaire, mais il ne peut s'agir d'un **parc linéaire**. La notion de parc renvoie à une cession de terrain à la Ville de Saint-Lambert et l'application de marges de recul par rapport aux limites de ce parc que le projet Pur Immobilia ne peut se permettre sans impact majeur sur l'implantation des bâtiments qui le jouxtent.

Sentier polyvalent et allée de circulation (woonerf)

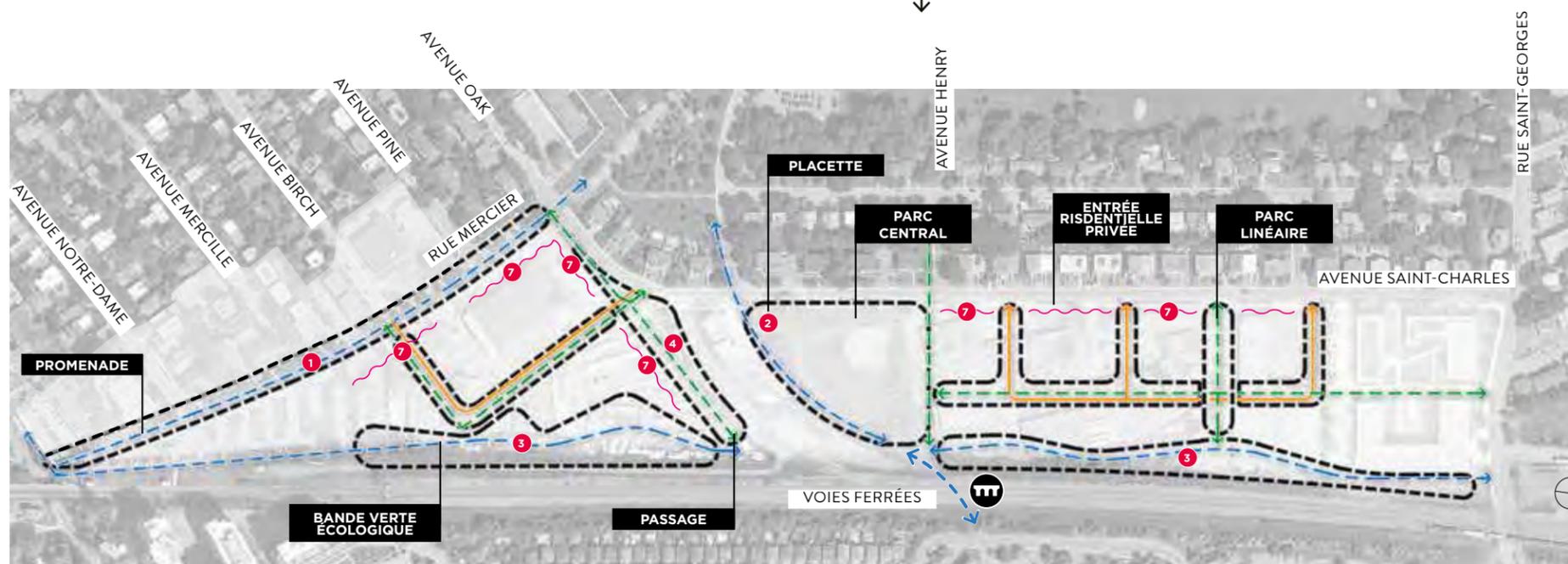
Un sentier polyvalent longitudinal traverse le site Dare au beau milieu. Il est doublé d'un trait orangé signifiant qu'il s'agit aussi d'une allée de circulation (woonerf). Pur Immobilia s'appose vivement à ce qu'un sentier parallèle à la bande verte écologique qui borde l'emprise ferroviaire soit introduit au concept de développement du site Dare et encore plus qu'un woonerf doive être construit dans cet axe. PUR Immobilia comprend l'intention du PPU de s'assurer d'un site perméable aux déplacements, mais il n'apparaît pas justifié d'ajouter ce sentier intermédiaire alors que la circulation piétonnière est assurée par la bande verte écologique et le trottoir de la rue Saint-Charles. Il est encore moins justifié que cette parcelle de terrain soit morcelée par un axe routier.

Bande verte écologique

L'emprise de la bande verte écologique illustrée tant sur le site de Dare que celui de Coupal est énorme et déborde largement sur la superficie potentiellement développable de deux sites. La bande verte écologique devrait être ramenée à un espace linéaire continue parallèle à l'emprise ferroviaire plutôt qu'à la forme organique diffuse illustrée au plan.

PLAN 4.2 COMPOSANTES PAYSAGÈRES, CIRCULATION, BASILAIRES ET INTERFACES

PROJET PPU SECTEUR SAINT-CHARLES, MAI 2022



RECOMMANDATION 10

ppu secteur saint-charles

Retirer les mots PARC LINÉAIRE du plan 4.2, mais conserver le sentier piéton dominant à cet endroit.

Retirer toute référence à une ALLÉE DE CIRCULATION (WOONERF) et à un sentier piéton dominant au centre du site de Dare.

Illustrer les bandes vertes écologiques des sites Dare et Coupal par un polygone rectiligne plutôt que par une zone de forme organique et diffuse.

-  ALLÉE DE CIRCULATION (WOONERF)
-  SENTIER POLYVALENT
-  SENTIER PIÉTON DOMINANT
-  ENTRÉE RÉSIDENIELLE PRIVÉE
-  PASSERELLE



apport pour saint-lambert



Un projet immobilier a beau revêtir une grande qualité d'architecture et de design urbain et répondre aux critères les plus élevés en matière de développement durable, il ne demeure pertinent que s'il a un apport significatif pour la communauté qui l'accueille. À plusieurs titres, le projet Dare-Coupal est un développement à valeur ajoutée pour Saint-Lambert.

QUALITÉ DU DÉVELOPPEUR

Depuis 2008, PUR Immobilia se spécialise dans le redéveloppement des terrains dits difficiles et rares, dans des milieux matures et complexes, d'où le nom même de l'entreprise PUR : Perfect Urban Redevelopment (Parfait - Urbain - Reconversion).

Dans le cas présent, nous considérons être le meilleur partenaire pour la Ville de Saint-Lambert afin d'assurer la pérennité de la Ville en proposant un projet en lien avec sa vision d'avenir.

RESPECT DU MILIEU D'ACCUEIL

Ce serait pour PUR Immobilia un privilège de développer à Saint-Lambert un nouveau quartier de 966 portes dans le respect de nos valeurs, de celles des gens du milieu, et qui s'inscrit dans la vision de développement de Saint-Lambert. Nous sommes conscients de la difficulté que cela constitue et de la nécessité de bien insérer les projets dans le quartier où on construit.

Ce point est crucial pour le projet de Saint-Lambert, puisqu'il est question de redévelopper de façon harmonieuse deux terrains en un tout qui s'insère dans un quartier mature et bien établi, lequel a malheureusement connu de mauvaises expériences lors de développements récents.

C'est pourquoi PUR Immobilia a développé une philosophie d'engagement avec la communauté basée sur les principes de Vivre en Ville. Nous avons donc commencé à établir, dès le départ, un dialogue transparent et constructif avec les citoyens et le milieu d'accueil afin d'améliorer le projet.

Non seulement PUR Immobilia compte de nombreux décideurs et collaborateurs qui habitent à Saint-Lambert, elle demeurera également propriétaire d'une portion du projet. Elle continuera donc dans les années futures à collaborer avec les parties prenantes et la communauté et jouera son rôle de citoyen corporatif avec diligence.

ARCHITECTURE

PUR Immobilia est également sensible à l'histoire de Saint-Lambert et à l'attachement des citoyens pour les traditions architecturales. Considérant les récentes expériences, c'est également pourquoi elle souhaite développer les terrains Dare et Coupal en tant qu'une entité cohérente et non en tant que deux projets désunis.

Il y a donc un engagement clair de la part du développeur à utiliser des matériaux sains qui rappellent le style de la ville soient choisis. Par ailleurs, les architectes au dossier sont eux-mêmes reconnus pour leur grande sensibilité et pour leur grande expérience dans la création de projets qui s'implantent dans des milieux similaires à celui de Saint-Lambert.

Notons également que dans le respect de l'histoire industrielle de Saint-Lambert, PUR Immobilia tiendra à souligner et à rendre hommage dans le développement à l'apport des acteurs qui ont animé les lieux avant elle.

Cette approche est la seule qui puisse garantir le développement d'un projet à la hauteur des attentes des Lambertois.



ÉCONOMIE

Comme cela a été relaté à de nombreuses occasions depuis l'élection du 7 novembre 2021, la Ville de Saint-Lambert se trouve dans une situation financière particulièrement difficile.

L'administration de la mairesse Mongrain a effectivement hérité d'un déficit historique d'entretien des infrastructures qui place Saint-Lambert au sommet des villes du Québec en ce qui a trait à la vétusté de ses immobilisations. En témoigne notamment l'état des infrastructures d'eau de la municipalité, dont l'indice de vétusté est de 200 %, contre 14 % en moyenne pour les villes comparables de la RMR de Montréal.

La Ville de Saint-Lambert traîne un déficit historique d'entretien de ses infrastructures publiques de 263 M\$, alors que son budget total se situe autour de 60 M\$.

Dans le cadre de son plan triennal d'immobilisations (PTI) 2022-2024, Saint-Lambert affecte 12 M\$ par année en moyenne à la réfection des infrastructures. À ce rythme, elle ne parviendra jamais à combler son déficit puisque d'autres immobilisations s'ajouteront à ce qui doit être mis aux normes.

C'est la qualité même de la qualité de vie des Lambertois qui est en jeu parce que la Ville ne pourra à moyen terme soutenir l'actuel niveau de service qu'elle offre à ses résidents en matière d'équipements sportifs, d'activités culturelles et d'entretien de ses espaces publics.

L'apport bénéfique du projet Dare-Coupal

Le redéveloppement des sites de Dare-Coupal projeté sur une période d'environ 7 ans (2025-2032) aura un impact significatif sur le redressement des finances municipales.

Impacts directs

Le projet contribuera directement à des revenus de l'ordre de 32,13 M\$ de taxes municipales.

- 15,7 M\$ vont au trésor lambertois, en plus de favoriser l'obtention, à ratio d'endettement égal, de prêts additionnels pouvant totaliser 5,1 M\$, puis de 4,0 M\$ de taxes municipales annuellement par la suite;
- 16,4 M\$ seront captés par l'agglomération de Longueuil;
- Pour la même période (2025-2032), l'aménagement actuel des sites du projet (utilisation industrielle) ne rapporterait que 2,8 M\$ pour la municipalité.

Un tiers des unités seront en vente, générant en taxes de mutation 2,0 M\$ directement pour Saint-Lambert.

Au démarrage du projet, 1,4 M\$ seront générés en permis de construction.

- 425 000 \$ en taxes scolaires annuelles;
- Près de 7,2 M\$ de retombées pour les commerçants du cœur historique de Saint-Lambert.

Effets bénéfiques sur l'achalandage et, par effet d'entraînement, sur la desserte de Saint-Lambert par le train de banlieue.

- Augmentation de la qualité de vie par la requalification d'une zone industrielle.
- Courbe caractéristique de progression des valeurs sur la plus-value foncière des résidences avoisinantes du secteur Saint-Charles.

Coûts d'opportunité

Pour combler le manque à gagner, le niveau des taxes municipales devra doubler d'ici 2027 par rapport à 2020 et fera de Saint-Lambert l'une des municipalités les plus taxées au Québec.

Cela maintiendra la Ville de Saint-Lambert dans une situation financière précaire avec un taux d'endettement à 120 %.

En raison de sa situation financière, Saint-Lambert ne pourra offrir une qualité de vie équivalente au niveau de la taxation, elle perdra donc de son attractivité sur le marché. Après une augmentation moyenne du compte de taxes de 8% en 2022, les Lambertois pourraient voir une nouvelle augmentation de plus de 8,5% en 2023, et par la suite, afin de combler le manque à gagner rattaché au fait de ne pas réaliser le projet Dare-Coupal dans la forme proposée par PUR Immo.

Opportunité manquée aussi de redévelopper des îlots de chaleur et de sécuriser une zone industrielle bientôt abandonnée (départ de Dare en août 2022 et vacance du site de l'ancienne quincaillerie Rona-Coupal).

Il est à noter que l'étude économique réalisée en avril était basée sur les informations du PPU Saint-Charles déposé par l'administration précédente. Le passage de 8 étages à 6 étages et de 1133 à 966 portes a eu pour effet de diminuer de plus de 15% le scénario des taxes perçues par la ville de Saint-Lambert.

SANTÉ

Le projet Dare-Coupal sera d'un apport significatif à la santé publique des résidents de Saint-Lambert en répondant aux enjeux suivants :

Réduction du climat sonore généré par le trafic ferroviaire

Le trafic ferroviaire génère présentement un niveau sonore excédant par endroit 60 dBA.

Les techniques usuelles de contrôle du bruit visent la construction d'ouvrages acoustiques (talus, écran, etc.) à proximité de la source du bruit. Aussi efficaces soient-ils, ces ouvrages ont peu d'efficacité au-delà d'un second ou troisième étage d'un bâtiment.

PUR Immobilia est préoccupé d'offrir à tous les résidents de son projet, mais également aux résidents des habitations existantes à proximité, la garantie d'une réduction du climat sonore à un niveau acceptable pour la santé publique, soit 55 dBA.

À cet effet, l'organisation spatiale du projet vise la construction d'un alignement de bâtiments de 6 étages tout le long de l'emprise ferroviaire tant du côté site Dare que celui du site Coupal. Cet écran acoustique majeur aura un effet significatif sur la réduction du niveau de bruit au sein du projet Dare-Coupal, mais aussi auprès des milieux bâtis des rues Saint-Charles et Mercier.

Cette organisation aurait pu exposer toutefois les logements construits côté ferroviaire à un niveau de bruit excédant les 55 dBA.

Pour contrer cette situation, PUR Immobilia a fait le choix que les bâtiments construits parallèlement à l'emprise ferroviaire soient de type **Single Loaded**, c'est-à-dire que les logements qu'ils abritent sont desservis par un corridor qui les isole de l'impact sonore du trafic ferroviaire. De plus, les logements seront aménagés de telle sorte que seuls des espaces secondaires seront adossés au corridor commun de chaque étage, ce qui ajoute un espace tampon additionnel entre la source de bruit (train) et les espaces de vie des logements. Les espaces de vie seront donc retournés vers l'intérieur du projet de manière à leur offrir un climat sonore équivalent aux autres logements du projet.

On pourrait toutefois s'interroger sur les risques que le bruit du trafic ferroviaire réverbère sur ces bâtiments et augmente le climat sonore des quartiers résidentiels situés de l'autre côté des voies ferroviaires. Or, une étude à cet effet commandée par PUR Immobilia auprès d'acousticiens indique que le niveau sonore présentement observé dans le secteur de la rue Upper Edison demeure le même après la construction du projet Dare-Coupal et qu'en conséquence, il n'y a pas de risques avérés de réverbération du bruit.

Verdissement accru

Il est démontré que la nature et les espaces verts ont un effet bénéfique sur la santé publique, créant un état de bien-être bienfaisant pour la santé mentale et la productivité. Le projet sera aménagé selon les principes de la biophilie, qui consiste à rapprocher l'humain de la nature, permettant aux gens de mieux vivre tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du projet.

PUR Immobilia est sensible à ces arguments. La densité

résidentielle modérée fait en sorte que les bâtiments du projet Dare-Coupal affichent une empreinte au sol de l'ordre de 30 %. L'espace ainsi dégagé est voué dans une large mesure au verdissement. PUR Immobilia estime que le pourcentage d'espace vert sur chacun des deux sites atteindra 50 %.

En allant chercher un peu de hauteur plus proche de la voie ferrée (6 étages) et à la mi-terrain (4 étages), le projet respire, permettant une distance plus grande entre les bâtiments. Les cours intérieures et espaces verts sont plus généreux et plus lumineux. Cela laisse place à un meilleur verdissement, plus facilement accessible et appropriable par les résidents.

Ajouts au réseau des déplacements actifs :

Prolongement de la Coulée verte

Le projet Dare-Coupal prévoit prolonger l'actuelle Coulée verte tout le long du site Coupal, en bordure de la rue Mercier.

À cette fin, 6,0 m en bordure de l'actuelle emprise de la rue Mercier serviront d'assiette à l'aménagement d'une piste multifonctionnelle entre la rue Saint-Charles et le stationnement d'Exo. Cela constitue à notre avis un legs important pour la communauté et est en lien avec les valeurs de PUR Immobilia.

Sentiers privés d'accès public

L'espace tampon entre l'emprise ferroviaire et les constructions du projet Dare-Coupal recevra un sentier piétonnier accessible au grand public. Ce sentier sera raccordé aux trottoirs publics des rues Saint-Charles et Mercier. Il offrira donc deux boucles piétonnières à la périphérie des sites de Dare et Coupal qui s'ajouteront aux itinéraires piétons d'accès public de Saint-Lambert.



SOCIAL

Une réponse à la demande du marché

Le projet Dare-Coupal a été conçu et programmé pour répondre à une demande du marché composée de logements locatifs et d'unités en copropriété dans une gamme variée de typologies résidentielles allant de l'habitation unifamiliale contiguë jusqu'aux multifamiliaux de 3 à 6 étages. C'est un projet qui se veut multigénérationnel. Il vise entre autres :

1. à retenir à Saint-Lambert des jeunes qui y ont grandi et qui cherchent un logement abordable;
2. à offrir un logement à des Lambertois plus âgés qui souhaitent libérer leur résidence pour un nouvel habitat mieux adapté à leurs besoins;
3. à permettre à une clientèle qui ne peut s'acheter une maison à Saint-Lambert d'avoir accès à un milieu de vie incroyable, à proximité des transports en commun, des parcs et des services. On peut aussi penser ici aux commerçants et employés des commerces de Saint-Lambert qui aimeraient bien s'y loger, mais qui n'en ont pas les moyens ou qui cherchent du locatif.

Un projet qui inclut des logements abordables

L'explosion des valeurs mobilières a plombé le souhait de jeunes acheteurs d'accéder à la propriété. PUR Immobilia souhaite être le premier projet à Saint-Lambert à inclure des logements abordables. Des discussions auront lieu avec la SCHL afin que 10 % des unités d'habitation du projet Dare-Coupal soient des logements abordables, tels que définis dans le programme de subvention, et ce sans qu'il y ait ségrégation du cadre bâti, ce qui participe à projeter une perception négative sur ces logements et sa clientèle.

Un parc locatif géré et détenu par une seule société

PUR Immobilia demeurera propriétaire de près de 65% du projet afin de constituer un parc d'habitations locatives dont elle assurera la gestion. Cette approche vise au maintien à long terme d'une qualité uniforme de l'offre de logements tout en protégeant la valeur des unités qui seront vendues en copropriété. Il sera ainsi impossible de distinguer de l'extérieur ou de l'intérieur les bâtiments locatifs des bâtiments détenus en copropriété.

Une offre de services communautaires et de commerces d'appoint

Le projet Dare-Coupal vise la création d'un milieu de vie de qualité intégré à sa communauté, mais offrant des services de base aux résidents du projet.

PUR Immobilia prévoit donc sur le site Coupal la construction d'un bâtiment mixte dont le rez-de-chaussée pourrait accueillir notamment une garderie, des espaces de coworking, ainsi qu'une composante commerciale adaptée aux besoins des résidents du projet. Il s'agirait toutefois d'une offre d'appoint complémentaire à l'offre commerciale de la rue Victoria, afin d'éviter toutes formes de cannibalisation du marché.

La création de lieux d'interaction sociale

L'organisation de l'espace au sol du projet Dare-Coupal vise à favoriser des lieux d'échanges entre résidents du projet, mais aussi avec la population générale de Saint-Lambert.

Espaces verts, place publique, rue à usage partagé composent la palette de lieux collectifs propices à élever le sentiment d'appartenance des résidents au projet et enrichir Saint-Lambert de nouveaux espaces propices aux interactions sociales.

CIRCULATION

PUR Immobilia a confié à la firme CIMA+ le mandat de réaliser une étude de l'impact du projet sur la circulation.

CIMA+ conclut que le projet générera un total de 198 véhicules additionnels à l'heure de pointe du matin (8:00 à 9:00) et 252 véhicules additionnels à l'heure de pointe de l'après-midi (16:15 à 17:15). Les résultats de l'étude ont été calibrés de manière à éliminer l'effet de la pandémie sur les déplacements.

L'ajout de ces nouveaux déplacements sur le réseau routier ne créera pas de foyers de congestion ou de temps d'attente au-delà de 35 secondes aux intersections des rues en périphérie du projet.

CIMA+ recommande néanmoins un élargissement de la chaussée à l'approche nord de l'intersection Saint-Georges/Saint-Louis afin de permettre un virage à gauche plus facile.

Évidemment, le passage du train au croisement de la rue Saint-Georges crée périodiquement la formation de files d'attente sur la rue Saint-Georges et parfois sur la rue Saint-Charles. Toutefois, le pourcentage des déplacements générés par le projet qui s'ajoutera aux files d'attente déjà observées n'aura pas pour effet d'aggraver significativement la situation actuelle.

Enfin, le projet aura un impact positif par rapport à l'amélioration de la cohabitation entre les déplacements actifs et ceux des véhicules lourds. Le changement d'usages des sites Dare et Coupal passant de l'industriel et commercial à résidentiel permet d'éliminer les activités de camionnage dans le secteur et ainsi bonifier le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes.



ENVIRONNEMENT

L'état actuel des sites Dare et Coupal est composé de bâtiments abandonnés ou en voie de l'être dans une mer d'asphalte où la présence d'espaces verts est presque inexistante. PUR Immobilia souhaite tourner la page sur le passif industriel de ces deux sites et y faire naître un milieu de vie vibrant et verdoyant.

Décontamination des sols

Les sols du site Coupal et possiblement ceux du site Dare doivent être réhabilités aux critères satisfaisant à leur future vocation résidentielle afin d'offrir un milieu de vie sain. Seulement pour le site Coupal, ces coûts sont estimés à plus de 6M\$.

Réduction des îlots de chaleur

Environ 50% de la superficie des sites Dare et Coupal sont destinés à être aménagés en espace vert. Cet engagement est un apport significatif sur la diminution des îlots de chaleur sur des sites pratiquement entièrement minéralisés. Par ailleurs, le projet inclura des toits végétalisés et d'autres de membrane pâle.

Augmentation de la canopée

Pur Immobilia prévoit planter plus de 400 arbres dont 35 % seront à grand déploiement. Il s'agit d'un important ajout au patrimoine arboricole de Saint-Lambert.

Contribution à la réduction des GES

Plusieurs interventions dans le développement du projet Dare-Coupal visent à réduire les GES. Le verdissement du site est évidemment un grand geste environnemental, l'ajout de sentiers confortables et sécuritaires visant à encourager le recours aux déplacements actifs en est un autre.

De nombreux experts se sont penchés sur le fait que plus les bâtiments sont hauts, moins ils sont énergivores¹ et que la densité de population d'un centre-ville permet une réduction de l'utilisation des véhicules à combustion et l'augmentation de l'utilisation des transports collectifs et actifs.

Dans le cadre du projet Dare-Coupal, PUR Immobilia propose une implantation de bâtiments écoénergétiques de 2 à 6 étages dont les enveloppes dépassent les normes d'isolation thermique de la Régie du bâtiment.

Elle prévoit également une captation de l'énergie solaire pour assurer une certaine autonomie énergétique par le préchauffage de l'air et de l'eau sur les façades sud et les toits; elle compte maximiser l'apport solaire pour les gains thermiques et la lumière naturelle.

Par ailleurs, afin d'inciter encore plus ses résidents à délaisser l'auto solo, elle mettra à leur disposition une flotte de véhicules et de vélos électriques. De plus, 75% des places de stationnement intérieures pourront recevoir des bornes de recharge (25% à l'extérieur).

Par l'ensemble de ces choix, PUR Immobilia limite son empreinte carbone.

INFRASTRUCTURES

Le redéveloppement des sites Dare et Coupal à des fins d'habitation aura peu d'impact sur le réseau d'infrastructures actuel de la ville de Saint-Lambert.

En effet, l'usine Dare, comme la plupart des industries alimentaires, affiche une consommation d'eau potable et des volumes de rejet à l'égout sanitaire exceptionnellement élevés, tel que confirmé par la direction du génie, des travaux publics et de l'environnement de Saint-Lambert.

Les besoins en eau potable et les rejets à l'égout sanitaire d'un projet résidentiel de la taille de celui anticipé par PUR Immobilia n'excéderont pas ceux actuellement observés par Dare.

Qui plus est, autant le site Dare que le site Coupal prévoit une gestion des eaux de pluie par rétention qui diminuera les débits rejetés au réseau d'égout pluvial municipal tout en permettant d'alimenter, entre autres, ses besoins en eau d'arrosage.

Le projet Dare-Coupal ne sollicitera donc pas le réseau municipal d'infrastructures au-delà de la capacité excédentaire qui sera dégagée par la fermeture de Dare.

¹ E. Resch, R. A. Bohne, T. Kvamsdal, J. Lohne, 2016, Impact of urban density and building height on energy use in cities, p. 807

conclusión

sommaire des recommandations

RECOMMANDATION 1 CLASSES DES USAGES AUTORISÉES

Ajouter la classe E à la liste des classes des usages Habitation autorisées dans la zone MI-11.

RECOMMANDATION 2 SUPERFICIE DE TERRAIN

Diminuer la superficie minimum de terrain par logement pour la zones RD-29 à 56 mètres carrés par logement.

RECOMMANDATION 3 HAUTEUR DES BÂTIMENTS

Autoriser dans la zone MI-11 une hauteur en étages minimum de 2 sans toutefois excéder 6 étages et ne pas établir de maximum de hauteur en mètres comme cela est le cas pour la zone RD-29.

RECOMMANDATION 4 RATIOS DE STATIONNEMENT

Accroître le ratio de stationnement maximum autorisé dans la zone MI-11 à 1,2 case/logement.

RECOMMANDATION 5 COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Établir le COS maximum de la zone RD-29 à 1.75 ;

Intégrer à la grille de la zone RD-29 une note précisant que nonobstant un COS maximum de la grille, un COS maximum de 1.2 est applicable à moins de 40 mètres de la zone RC-1.

RECOMMANDATION 6 LIMITATION DES HAUTEURS À L'INTERFACE DES SECTEURS CONSTRUITS

Intégrer au projet de règlement de zonage un nouvel article relatif à la transition des hauteurs visant les bâtiments implantés à moins de 40 m de la zone RC-1 (ajouter à la grille de la zone RD-29 une référence à l'article sur la transition des hauteurs) et à 40 m des zones RA-6, RB-1 et MI-13 (ajouter à la grille de la zone MI-11 une référence à l'article sur la transition des hauteurs).

Formuler l'article sur la transition des hauteurs de la manière suivante :

Les corps de bâtiments excédant 3 étages (zone RD-29) ou 2 étages (zone MI-11) doivent être implantés en recul de deux fois leur hauteur par rapport au volume principal.

Ajouter un schéma à l'article pour plus de clarté.

RECOMMANDATION 7 DISTANCE SÉPARATRICE DES VOIES FERRÉES

Formuler au PIIA du secteur Saint-Charles un critère visant à obliger la construction de bâtiments résidentiels Single loaded implantés à moins de 30 m d'une emprise ferroviaire.

RECOMMANDATION 8 AMÉNAGEMENTS AUTORISÉS SUR LES TOITS D'UNE HABITATION MULTIFAMILIALE

Inclure les chalets urbains dans les constructions autorisées à l'article 4.4.4 du projet de règlement de zonage et définir chalet urbain à la terminologie du règlement.

RECOMMANDATION 9 HAUTEUR DES BÂTIMENTS

Ajouter les chalets urbains aux constructions exclues du nombre d'étages et de la hauteur des bâtiments prévue à l'article 4.1.2.

RECOMMANDATION 10 PPU SECTEUR SAINT-CHARLES

Retirer les mots PARC LINÉAIRE du plan 4.2, mais conserver le sentier piéton dominant à cet endroit.

Retirer toute référence à une ALLÉE DE CIRCULATION (WOONERF) et à un sentier piéton dominant au centre du site de Dare.

Illustrer les bandes vertes écologiques des sites Dare et Coupal par un polygone rectiligne plutôt que par une zone de forme organique et diffuse.

Note:

Les normes visées en lien avec les recommandations 3 (hauteur des bâtiments), 5 (coefficient d'occupation du sol) et 6 (limitation des hauteurs à l'interface des secteurs construits) encadrent la densité, la volumétrie et l'implantation des constructions. Conséquemment, elles sont indissociables pour le développement du concept des sites Dare et Coupal mis de l'avant par PUR Immobilia. La ville ne peut donc retenir l'une ou l'autre de ces recommandations sans les accepter en bloc.

**SOMMAIRE RÉCAPITULATIF DES PRINCIPALES
MODIFICATIONS DEMANDÉES DANS LES
FICHES DE ZONAGE RD-29 ET MI-11**
TELLES QUE PROPOSÉES PAR PUR IMMOBILIA

	Réglementation proposée		Réglementation demandée	
	Zone RD-29 (Dare)	Zone MI-11 (Coupal)	Zone RD-29 (Dare)	Zone MI-11 (Coupal)
Usages et mode d'implantation				
Classe des usages autorisés	Unifamilial à multifamilial (classes A à E)	Unifamilial à multifamilial max.12 log. (classes A à D)	sans changement	Unifamilial à multifamilial (classes A à E)
Usages spécifiquement permis	Garderie, café, bar laitier, centre communautaire	Bureaux et cliniques, garderies, services personnels, ateliers d'artistes Commerces d'alimentation, restauration saisonnier	sans changement	sans changement
Mode d'implantation	Isolée, jumelée, contiguë	Isolée, jumelée, contiguë	sans changement	sans changement
Marge				
Marge avant (m)	Min. 4.5 m	Min. 4.5 m	sans changement	sans changement
Marges latérales (m)	Min. 3.0 m	Min. 3.0 m	sans changement	sans changement
Marges arrières (m)	Min. 9.0 m	Min. 9.0 m	sans changement	sans changement
Bâtiment				
Hauteur en étages	Min. 2 / Max. 6	Min. 2 / Max. 4	Min. 2 / Max. 6	Min. 2 / Max. 6
Hauteur en mètres	n/a	Max. 15 m	n/a	sans hauteur max.
Taux d'implantation au sol	Max. 50%	Max. 50%	sans changement	sans changement
Superficie de terrain / log. (m ²)	Min. 64 m ² / Max. 133 m ²	Min. 64 m ² / Max. 133 m ²	Min. 56 m ² / Max. 133 m ²	Min. 56 m ² / Max. 133 m ²
COS	Max. 1.2	Max. 1.5	Max. 1.75	sans changement
COS dans le premier 40 m	n/a	n/a	Max. 1.2	sans changement
Lotissement				
Superficie du terrain (m ²)	Min. 1000 m ²	Min. 1000 m ²	sans changement	sans changement
Largeur du terrain (m)	Min. 25 m	Min. 25 m	sans changement	sans changement
Profondeur du terrain (m)	Min. 30 m	Min. 30 m	sans changement	sans changement
Statistiques supplémentaires				
Ratios de stationnement résidentiels	Min. 0.75 / Max. 1.2	Min. 0.75 / Max. 1.0	sans changement	Min. 0.75 / Max. 1.2
Nombre de cases de stationnement	n/a	n/a	n/a	n/a
Notes et dispositions spéciales				
Projets intégrés autorisés				
Contraintes sonores / vibrations. Les distances d'une voie ferrée principale sont de 30m.				
Bâtiments mixtes autorisés				
Implantation isolée permise uniquement pour le multifamilial.				
Un COS de 1.2 est applicable à moins de 40 m de la zone RC-1				
Les corps de bâtiments excédant 3 étages (zone RD-29) ou 2 étages (zone MI-11) qui sont situés à moins de 40 m des zones RC-1, RA-6, RB-1 et MI-13 doivent être implantés en recul de deux fois leur hauteur par rapport au volume principal.				

Le redéveloppement de terrains dans un milieu d'accueil mature et complexe constitue un art dans lequel PUR Immobilia excelle. Les modifications demandées découlent aussi de sa longue expérience dans la création de milieux de vie de qualité qui sont appréciés tant par les résidents que le milieu d'accueil.

La proposition déposée dans le présent mémoire est celle qui répond le mieux aux besoins et aux attentes des Lambertois, tout en générant également pour la Ville des revenus importants dont elle a besoin. Un tel projet sur des terrains industriels comporte des défis techniques et financiers de taille, qui exigent une utilisation optimale du site.

En terminant, PUR Immobilia envisage avec enthousiasme la réalisation de son projet. PUR demeure convaincue que l'adoption de l'ensemble des modifications proposées dans ce mémoire constitue la seule avenue faisant en sorte qu'elle pourra redévelopper les terrains Dare et Coupal. Il serait regrettable que l'utilisation prévue par la nouvelle réglementation mette grandement à risque la réalisation du projet et ne permette pas le développement du milieu de vie envisagé.



PUR
IMMOBILIA®

GESTION IMMOBILIÈRE
DOUCET

merci !

HUMÀ
DESIGN
+ ARCHITECTURE

empero



- 1° **1** emploi de wagons de chemin de fer, de tramways, d'aéronefs, d'autobus ou d'autres véhicules du même genre, comme bâtiment principal ou accessoire, sauf pour servir d'attraction dans les parcs et les terrains de jeux ainsi que dans les foires sur un terrain municipal;
- 2° Tout bâtiment principal ou accessoire ayant la forme d'un être humain, d'un animal, d'un fruit, d'un légume, d'un réservoir ou autre objet similaire;
- 3° Les bâtiments de forme semi-circulaire (arches, dômes ou autres), préfabriqués ou non, en tôle galvanisée ou en tout autre matériau;
- 4° Les bâtiments de type « bunker » ou forteresse.

4.3.2 Matériaux de revêtement extérieur prohibés

Sur l'ensemble du territoire de la ville, sont prohibés comme matériaux de parement ou de finition extérieure, permanents ou temporaires, autant pour les bâtiments principaux que pour les bâtiments accessoires et les clôtures :

- 1° Le carton-fibre, goudronné ou non;
- 2° Les panneaux ou clin de fibre de bois ou de copeaux exposés ou prépeints d'agglomérés exposés, de contreplaqué,
- 3° Le papier goudronné ou minéralisé ou les revêtements similaires;
- 4° L'isolant, rigide ou autre (incluant l'uréthane giclé ou autre);
- 5° Les enduits imitant la brique ou la pierre;
- 6° **2** es briques de format Jumbo, Max, Premium plus ou tout format s'apparentant à ces formats;
- 7° **3** es briques d'une épaisseur de moins de 75 millimètres;
- 8° **4** ut revêtement imitant ou tendant à imiter un matériau naturel;
- 9° Le clin de vinyle;
- 10° **5** es panneaux d'acier ou d'aluminium non anodisé, non prépeint ou non précuit à l'usine;
- 11° A l'exception du bardeau de cèdre, le bois non peint, non blanchi à la chaux ou non traité;
- 12° **6** e bloc de béton uni;
- 13° Les panneaux d'amiante ou de fibre de verre, plats ou ondulés;
- 14° Sauf pour les serres, le polyéthylène;
- 15° Sauf pour les serres, le polycarbonate;
- 16° Sauf pour les toitures de bâtiments patrimoniaux reconnus et sauf pour les solins de métal sur les toits, la tôle non émaillée (d'émail cuit) en usine, galvanisée ou non;
- 17° **7** a tôle de toute sorte et l'amiante;
- 18° Le bardeau d'asphalte sur les murs;
- 19° L'écorce de bois.

Le présent règlement ne peut être interprété comme autorisant un matériau autre que les matériaux spécifiquement autorisés pour certains bâtiments, zones ou types de zones.

Summary of Comments on 20220617_Reg_Zonage commentaires architectes.pdf

Page: 34

 Number: 1 Author: Michael Subject: Texte surligné Date: 6/16/2022 1:13:34 PM

 Number: 2 Author: Michael Subject: Texte surligné Date: 6/16/2022 12:50:26 PM
Laisser libre choix du format de la brique au concepteur adapter au type et caractère du bâtiment.

 Number: 3 Author: luc Subject: Texte surligné Date: 6/17/2022 10:02:06 AM

 Author: luc Subject: Note Date: 6/17/2022 10:06:05 AM
sauf le cas où il est démontré que la pose de la brique d'épaisseur conventionnelle n'est pas applicable pour préserver le caractère et l'harmonie du cadre architectural.

 Number: 4 Author: Michael Subject: Texte surligné Date: 6/17/2022 9:54:52 AM
Limitation très large et qui restreint les possibilités d'innovation et de construction durable.

 Number: 5 Author: Michael Subject: Texte surligné Date: 6/17/2022 9:54:19 AM
Règle qui restreint les possibilité d'innovation et de construction durable.

 Number: 6 Author: Michael Subject: Texte surligné Date: 6/16/2022 1:02:45 PM
Permette l'utilisation de blocs de béton uni ou non pour les détails de maçonnerie, tel que pour les seuil, moulures et linteaux de fenêtres ainsi que les accents de bandes horizontales traditionnels communément utilisés.

 Number: 7 Author: Michael Subject: Texte surligné Date: 6/17/2022 11:05:33 PM
À Retirer car la tôle est utilisé couramment pour couvrir des élément de façades tel que les colonnes et fascias.

4.3.3.1 **Nombre de matériaux et de couleurs**

À moins d'être autorisés dans le cadre d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale, un maximum de trois (3) matériaux est permis pour un bâtiment, dont un maximum de deux (2) matériaux en façade avant et un maximum de deux (2) couleurs est permis pour le parement d'un bâtiment et ces couleurs doivent s'harmoniser entre elles.

Toute couleur phosphorescente ou fluorescente est prohibée.

4.3.4.4 **Proportion des matériaux**

Pour tout bâtiment principal de 3 étages et moins dans une zone résidentielle et pour tout bâtiment résidentiel et mixte dans une autre zone :

- 1° Le parement de chacune des façades doit être constitué minimalement de 60 % de pierre naturelle ou de brique d'argile; le reste peut être de stuc, de stuc avec agrégat exposé, de bois;
- 2° Lors de l'agrandissement d'un bâtiment jouissant d'un droit acquis quant au taux de revêtement de pierre naturelle ou de brique d'argile, la proportion de ces revêtements sur la façade agrandie, peut demeurer la même qu'avant les travaux lorsque la partie agrandie est recouverte de matériaux de même apparence que la portion d'origine;
- 3° Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, dans le cas d'une rénovation, les revêtements autres que la pierre naturelle et la brique peuvent être remplacés par du bois, du

Pour tout bâtiment principal de 4 étages et plus dans une zone résidentielle et pour tout bâtiment résidentiel et mixte dans une autre zone :

- 1° Le parement de chacune des façades doit être constitué minimalement de 60 % de pierre naturelle ou de brique d'argile; le reste peut être de verre, de bois, de revêtement métallique architectural de 3 millimètres ou de fibrociment d'une épaisseur minimale de 6 millimètres;
- 2° Lors de l'agrandissement d'un bâtiment jouissant d'un droit acquis quant au taux de revêtement de pierre naturelle ou de brique d'argile, la proportion de ces revêtements sur la façade agrandie, peut demeurer la même qu'avant les travaux lorsque la partie agrandie est recouverte de matériaux de même apparence que la portion d'origine;
- 3° Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, dans le cas d'une rénovation, les revêtements autres que la pierre naturelle et la brique peuvent être remplacés par du bois, un revêtement métallique architectural de 3 millimètres ou du fibrociment d'une épaisseur minimale de 6 millimètres.

Pour tout bâtiment non résidentiel dans une zone autre que résidentielle :

- 1° Le revêtement de chacune des façades doit être constitué minimalement de 60 % de pierre naturelle, de brique ou de bloc de béton architectural; le reste peut être de verre, de bois, de revêtement métallique architectural de 3 millimètres ou de fibrociment d'une épaisseur minimale de 6 millimètres;
- 2° Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent, dans le cas d'une rénovation, les revêtements autres que la pierre naturelle, la brique et le bloc de béton architectural peuvent être remplacés par du bois, du stuc, un revêtement métallique architectural ou du fibrociment d'une épaisseur minimale de 6 millimètres.

4.3.5 **Calcul des proportions de matériaux**

Pour les fins de calcul des proportions de matériaux et du nombre de matériaux, le béton ou la pierre des fondations, le métal et le verre des portes et des fenêtres, les éléments décoratifs extérieurs, tels les cadres, moulures, marquises, fascias et soffites, la maçonnerie des cheminées, le revêtement d'une toiture mansardée ainsi que les revêtements de toit ne sont pas considérés comme des matériaux de parements.

Page: 35

 Number: 1 Author: Michael Subject: Texte surligné Date: 6/16/2022 1:12:41 PM

Le nombre de matériaux et de couleurs n'est pas limité lorsqu'il est souhaitable de préserver le caractère original d'un bâtiment.

 Number: 2 Author: Michael Subject: Texte surligné Date: 6/17/2022 11:06:38 PM

4.3.4 Proportion des matériaux

À moins d'être autorisés dans le cadre d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale, pour...

La maçonnerie original peut être conservée et modifier pour un agrandissement lorsqu'il est souhaitable de préserver le caractère d'un bâtiment sans contrainte de proportion et ce pour l'ensemble des façades.

 Number: 3 Author: Michael Subject: Texte surligné Date: 6/17/2022 11:07:07 PM

À moins d'être autorisés dans le cadre d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale, pour...

La maçonnerie original peut être conservée et modifier pour un agrandissement lorsqu'il est souhaitable de conserver le caractère d'un bâtiment sans contrainte de proportion et ce pour l'ensemble des façades.

 Author: luc Subject: Note Date: 6/17/2022 9:59:59 AM

4.3.4 Proportion des matériaux

À moins d'être autorisés dans le cadre d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale, pour...

 Author: luc Subject: Note Date: 6/17/2022 9:59:23 AM

 Number: 4 Author: Michael Subject: Texte surligné Date: 6/16/2022 1:13:16 PM

La proportion des matériaux

 Number: 5 Author: Michael Subject: Texte surligné Date: 6/16/2022 1:13:19 PM

 Number: 6 Author: luc Subject: Texte surligné Date: 6/17/2022 10:06:26 AM

 Number: 7 Author: luc Subject: Note Date: 6/17/2022 10:08:36 AM

doit être autorisés dans le cadre d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale et de respecter la liste des matériaux prohibés.

 Number: 8 Author: Michael Subject: Texte surligné Date: 6/16/2022 1:55:00 PM

4.3.4 2 Proportion des matériaux Lorsqu'il y a un droit acquis la surface de maçonnerie original sur toutes façades peut rester la même s'il y a un agrandissement de celles-ci.

 Number: 9 Author: Michael Subject: Texte surligné Date: 6/16/2022 2:04:25 PM

4.3.4 3 Proportion des matériaux

Ne pas prescrire les matériaux permis et s'en tenir aux matériaux interdits

 Number: 10 Author: Michael Subject: Texte surligné Date: 6/16/2022 1:54:27 PM

Remplacer par crépi de ciment et crépi acrylique

Comments from page 35 continued on next page

4.3.3 Nombre de matériaux et de couleurs

À moins d'être autorisés dans le cadre d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale, un maximum de trois (3) matériaux est permis pour un bâtiment, dont un maximum de deux (2) matériaux en façade avant et un maximum de deux (2) couleurs est permis pour le parement d'un bâtiment et ces couleurs doivent s'harmoniser entre elles.

Toute couleur phosphorescente ou fluorescente est prohibée.

4.3.4 Proportion des matériaux

Pour tout bâtiment principal de 3 étages et moins dans une zone résidentielle et pour tout bâtiment résidentiel et mixte dans une autre zone :

- 1° Le parement de chacune des façades doit être constitué minimalement de 60 % de pierre naturelle ou de brique d'argile; le reste peut être de stuc, de stuc avec agrégat exposé, de bois;
- 2° Lors de l'agrandissement d'un bâtiment jouissant d'un droit acquis quant au taux de revêtement de pierre naturelle ou de brique d'argile, la proportion de ces revêtements sur la façade agrandie, peut demeurer la même qu'avant les travaux lorsque la partie agrandie est recouverte de matériaux de même apparence que la portion d'origine;
- 3° Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, dans le cas d'une rénovation, les revêtements autres que la pierre naturelle et la brique peuvent être remplacés par du bois, du stuc,.

Pour tout bâtiment principal de 4 étages et plus dans une zone résidentielle et pour tout bâtiment résidentiel et mixte dans une autre zone :

- 1° ¹¹ Le parement de chacune des façades doit être constitué minimalement de 60 % de pierre naturelle ou de brique d'argile; le reste peut être de verre, de bois, de revêtement métallique architectural de 3 millimètres ou de fibrociment d'une épaisseur minimale de 6 millimètres;
- 2° ¹² Lors de l'agrandissement d'un bâtiment jouissant d'un droit acquis quant au taux de revêtement de pierre naturelle ou de brique d'argile, la proportion de ces revêtements sur la façade agrandie, peut demeurer la même qu'avant les travaux lorsque la partie agrandie est recouverte de matériaux de même apparence que la portion d'origine;
- 3° ¹³ Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, dans le cas d'une rénovation, les revêtements autres que la pierre naturelle et la brique peuvent être remplacés par du bois, un revêtement métallique architectural de 3 millimètres ou du fibrociment d'une épaisseur minimale de 6 millimètres.

¹⁴ Pour tout bâtiment non résidentiel dans une zone autre que résidentielle :

- 1° Le revêtement de chacune des façades doit être constitué minimalement de 60 % de pierre naturelle, de brique ou de bloc de béton architectural; le reste peut être de verre, de bois, de revêtement métallique architectural de ¹⁵ millimètres ou de fibrociment d'une épaisseur minimale de 6 millimètres;
- 2° Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent, dans le cas d'une rénovation, les revêtements autres que la pierre naturelle, la brique et le bloc de béton architectural peuvent être remplacés par du bois, du stuc, un revêtement métallique architectural ou du fibrociment d'une épaisseur minimale de 6 millimètres.

4.3.5 Calcul des proportions de matériaux

Pour les fins de calcul des proportions de matériaux et du nombre de matériaux, le béton ou la pierre des fondations, le métal et le verre des portes et des fenêtres, les éléments décoratifs extérieurs, tels les cadres, moulures, marquises, fascias et soffites, ¹⁶ laçonnerie des cheminées, le revêtement d'une toiture mansardée ainsi que les revêtements de toit ne sont pas considérés comme des matériaux de parements.

 Number: 11 Author: Michael Subject: Texte surligné Date: 6/17/2022 11:08:05 PM

Ne pas prescrire les matériaux permis et ce tenir a ceux interdit.

N.B. Enlever toutes les épaisseurs. C'est des normes qui ne sont pas régis par les villes.

 Number: 12 Author: Michael Subject: Texte surligné Date: 6/17/2022 11:08:17 PM

Lorsqu'il y a un droit acquis la surface de maçonnerie original sur toutes façades peut rester la même s'il y a un agrandissement de celles-ci.

 Number: 13 Author: Michael Subject: Texte surligné Date: 6/17/2022 11:09:13 PM

Ne pas prescrire les matériaux permis et ce tenir a ceux interdit.

N.B. Enlever toutes les épaisseurs. C'est des normes qui ne sont pas régis par les villes.

 Number: 14 Author: Michael Subject: Texte souligné Date: 6/16/2022 2:06:17 PM

 Number: 15 Author: Michael Subject: Texte surligné Date: 6/17/2022 11:09:33 PM

Les normes d'épaisseur des matériaux n'est pas régie par les ville. Voir CSA CNRC etc

 Number: 16 Author: Michael Subject: Texte surligné Date: 6/9/2022 1:11:16 PM

Enlever

4.3.6 Entretien

Le propriétaire doit tenir ses bâtiments, principaux ou accessoires, ainsi que son terrain en bon état. Les matériaux de parement ou de finition extérieure doivent être entretenus de façon à préserver leur aspect d'origine, et les surfaces extérieures en bois de tout bâtiment doivent être protégées contre les intempéries par une protection adéquate (peinture, vernis, huile, etc.). Cette prescription ne s'applique pas au bardeau de cèdre qui peut demeurer au naturel.

4.3.7 Peinture de la brique

À l'exception des bâtiments recouverts de brique déjà peinte, la brique ne peut être peinte. Toutefois, la brique peut être teinte avec des produits spécifiquement destinés à recouvrir la brique lorsque autorisé dans le cadre d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale.

4.3.8 Construction souterraine

Les seules constructions souterraines autorisées hors du périmètre du bâtiment principal sont :

- 1° Les constructions entièrement souterraines pour l'aménagement d'un stationnement desservant un bâtiment multifamilial, public ou commercial, pouvant empiéter jusqu'aux limites du terrain. La hauteur du dessus extérieur fini de la construction peut excéder le niveau du centre de la rue d'un maximum de 60 centimètres lorsque autorisé dans le cadre d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale;
- 2° Les constructions souterraines desservant une résidence autre que multifamiliale, mais n'excédant pas 20 % de la superficie d'implantation du bâtiment principal.

La superficie de la construction souterraine n'est pas calculée dans le taux d'implantation au sol s'il est possible d'y planter des arbres de moyens ou grands déploiements.

4.3.9 Éclairage extérieur

Tout dispositif d'éclairage apposé sur un bâtiment doit être installé directement sous les parties saillantes ou de classification IESNA full-cutoff ou l'équivalent.

La chaleur de toutes sources d'éclairage extérieur doit être au maximum de 3 000 K.

4.4 AMÉNAGEMENT ET UTILISATION DES TOITS

4.4.1 Cages d'ascenseurs et d'escaliers au toit

Les cages d'ascenseurs et d'escaliers sont autorisées aux conditions suivantes :

- 1 Une cage d'ascenseur ou une cage d'escaliers doit être installée de manière à respecter un retrait par rapport à la façade avant équivalant à au moins 2 fois sa hauteur et une distance minimale de 2 mètres des autres murs;
- 2 Une cage d'ascenseur ou une cage d'escalier doit être d'une hauteur maximale de 3 mètres.

4.4.2 Appareils mécaniques au toit

Pour les bâtiments de deux (2) étages ou plus, sur les bâtiments à toit plat seulement, les appareils mécaniques tel que les thermopompes, les équipements de climatisation et de chauffage, les génératrices, les antennes, les cheminées et autres équipements mécaniques sont autorisés aux conditions suivantes :

- 1° Ils ne doivent pas occuper plus de 25 % de la superficie du toit;
- 2° La paroi de l'appareil ou appentis faisant face à une voie publique doit être située à une distance minimale de 3 mètres par rapport à la façade avant, et une distance minimale de 2 mètres des autres murs;
- 3° Leur hauteur n'excède pas 2,0 mètres ;