



SECTEUR SAINT-CHARLES SAINT-LAMBERT

—
*Programme particulier
d'urbanisme*



VERSION FINALE
SEPTEMBRE 2023

Table des matières

1	MISE EN CONTEXTE	4	4	CONCEPT D'AMÉNAGEMENT	17
	1.1 CONTEXTE DE PLANIFICATION	4		4.1 CONCEPT GLOBAL	18
	1.2 TERRITOIRE DE SAINT-LAMBERT	5		4.2 CONCEPT DE MOBILITÉ	20
	1.3 SECTEUR DE PLANIFICATION	8		4.3 CONCEPT DE LA POINTE OUEST	22
2	LECTURE DU MILIEU	10		4.4 CONCEPT DE LA POINTE EST	24
3	VISION	14	5	MISE EN ŒUVRE	27
	3.1 ÉNONCÉ DE VISION	13		5.1 PLAN D'ACTION	27
	3.2 ORIENTATIONS ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT	15			

1. Mise en contexte

1.1 CONTEXTE DE PLANIFICATION

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

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

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

- *Préserver et mettre en valeur l’identité lambertoise;*
- *Encourager la mobilité durable et offrir des alternatives à l’auto solo;*
- *Renforcer les milieux de vie en valorisant nos parcs et protégeant nos espaces verts;*
- *Assurer un développement misant sur la mixité pour mieux répondre aux besoins de notre communauté;*
- *Renforcer l’attractivité du territoire et stimuler l’économie locale.*

Ainsi, le PPU du secteur Saint-Charles vise à définir une vision pour ce secteur d’importance pour le développement de Saint-Lambert.

Enfin, la planification de ce territoire suscite une attention particulière de la part du Conseil municipal, car le secteur Saint-Charles permettra d’accueillir de nouveaux résidents et son développement permettra d’améliorer la qualité de vie des Lambertois des quartiers limitrophes.

Le PPU permet d’une part de préciser les attentes de la ville pour l’évolution de ce secteur qui devra respecter les meilleures pratiques d’aménagement tout en respectant l’identité territoriale de Saint-Lambert. D’autre part, le PPU annonce les efforts qui seront déployés par l’appareil municipal afin que ce nouveau morceau de ville soit comme le dernier morceau d’un casse-tête à placer et complète l’image d’une ville saine et dynamique.

1.2 TERRITOIRE DE SAINT-LAMBERT

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

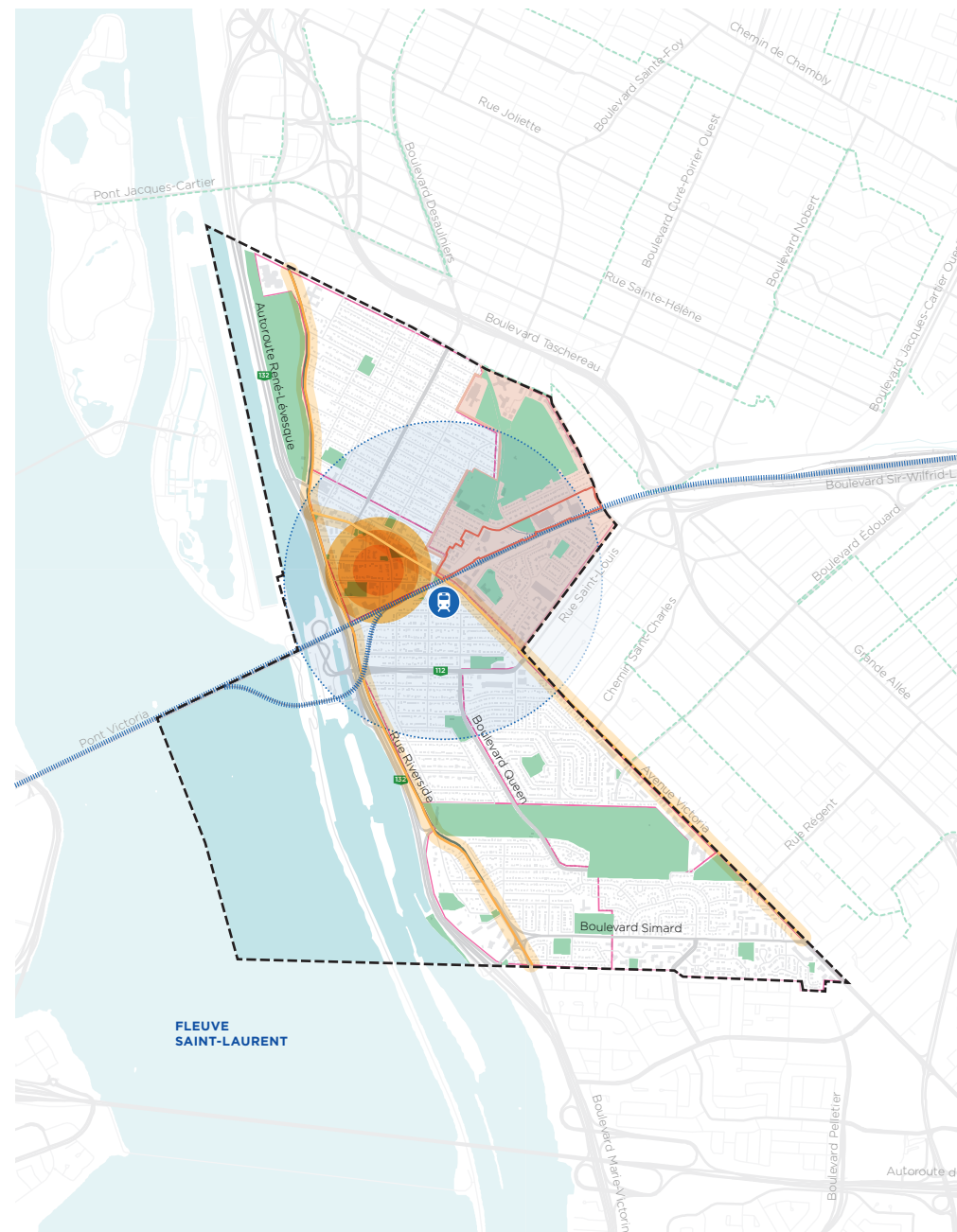
C'est d'ailleurs autour du croisement de ces deux axes fondateurs que s'est développé le noyau villageois, qui marque les débuts de l'urbanisation du territoire au 19^e siècle. Aujourd'hui, ce secteur présente un aménagement mixte et convivial, fort apprécié par les citoyens. Le noyau villageois comprend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

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

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

PRINCIPALES COMPOSANTES DU TERRITOIRE DE SAINT-LAMBERT

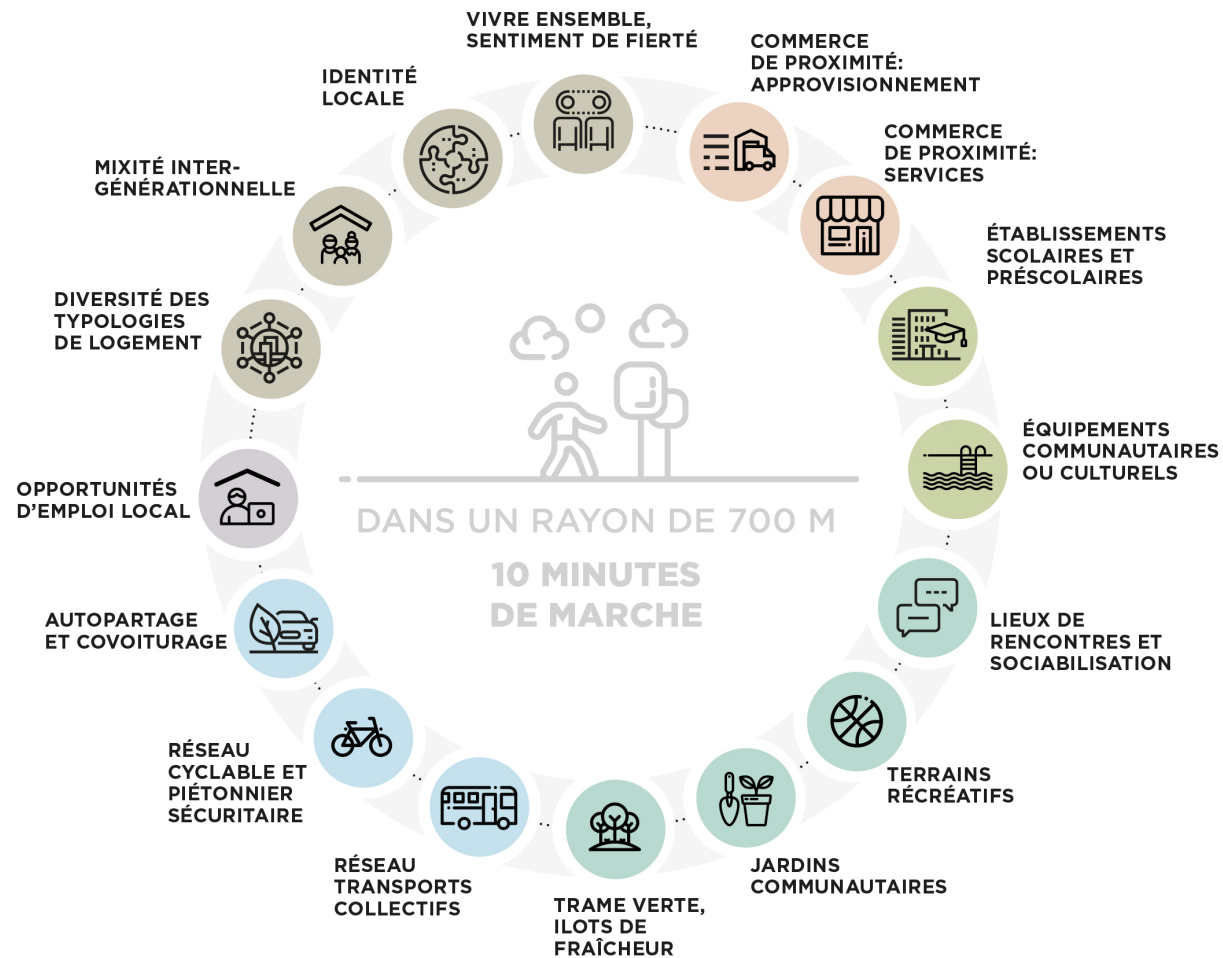
La ville de Saint-Lambert bénéficie ainsi d'une compacité qui permet de miser sur des milieux de vie denses et conviviaux, respectueux de l'échelle humaine et favorables à la création d'une ville des courtes distances, axée sur la mobilité durable et la mixité fonctionnelle. En ce sens, le Plan d'urbanisme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



LÉGENDE

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

LA VILLE DES COURTES DISTANCES



LA VILLE DES COURTES DISTANCES

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

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

Source : Plan d'urbanisme de Saint-Lambert

1.3 MILIEU DE VIE 2 - QUARTIER SAINT-CHARLES — HAUT-SAINT-LAMBERT

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

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

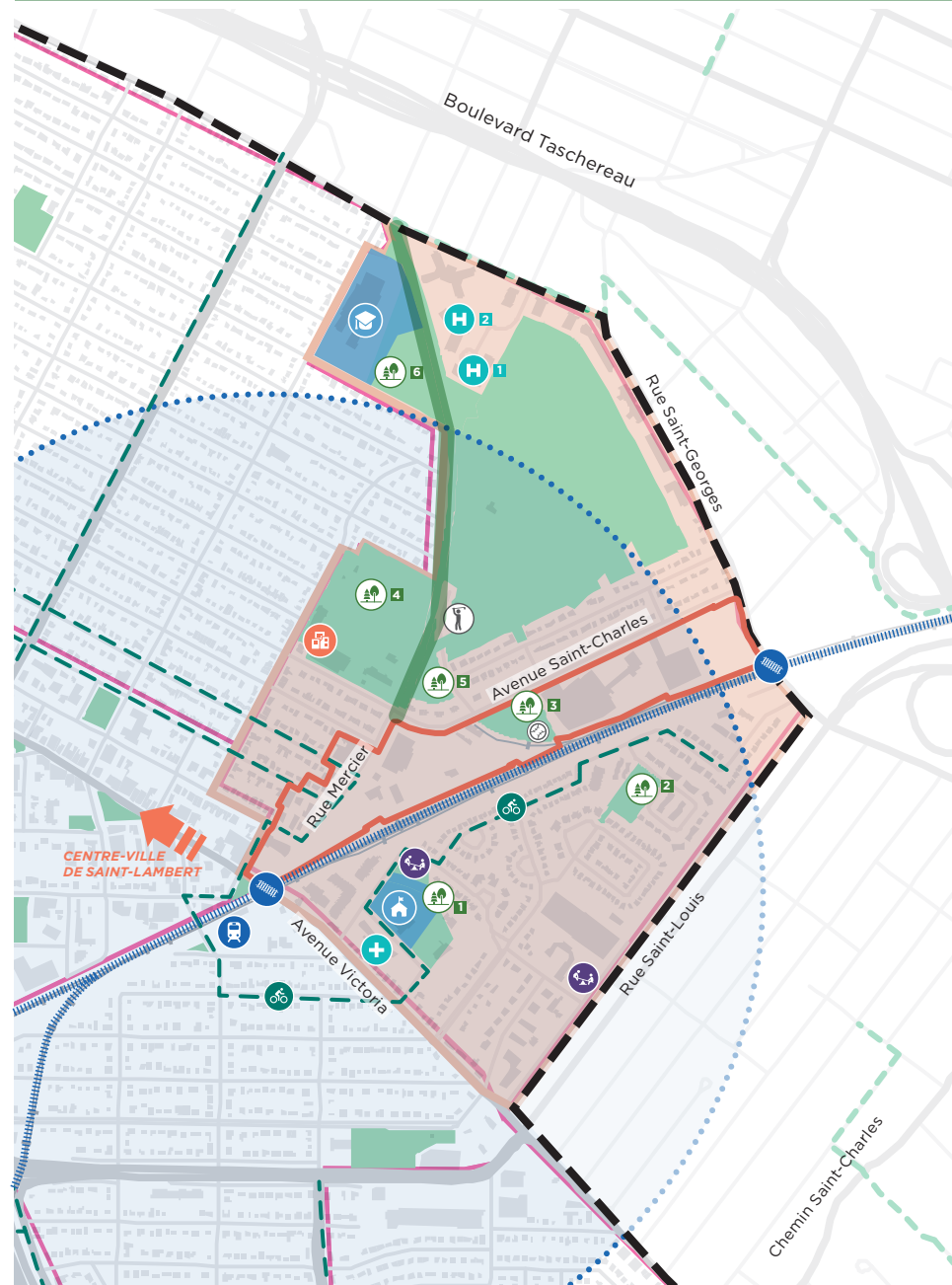
Au sud du golf, on retrouve deux rues résidentielles: la rue Oak, qui est composée essentiellement de maisons individuelles détachées ou semi-détachées, et l'avenue Saint-Charles, qui comprend une rangée de plex de 2 à 6 logements.

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

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

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

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



LÉGENDE

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

LES AFFECTATIONS

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

Cette orientation commande par conséquent un changement de cap important pour le secteur. La vocation industrielle n'est en effet plus permise et se limite à la reconnaissance d'activités existantes ou de bâtiments existants destinés à ce type d'usages tel que le garage du CN. Toutefois, pour assurer un développement cohérent, la Ville s'engage à faire des démarches auprès du CN afin que ses installations localisées au 745, avenue Saint-Charles puissent être relocalisées.

2. Lecture du milieu

UNE LOCALISATION QUI OFFRE UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT

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

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

VERS UNE MIXITÉ DES ACTIVITÉS

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

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

Cette proximité entre les activités contribue à l'animation du domaine public, favorise les déplacements actifs et encourage l'utilisation des transports collectifs. Rappelons que la gare de train de banlieue est aussi desservie par plusieurs circuits d'autobus de la RTL.

En ce sens, le PPU ouvre la porte à un développement mixte qui s'inscrit d'une part dans la poursuite de l'orientation 4 du Plan d'urbanisme visant à « assurer un développement misant sur la mixité pour mieux répondre aux besoins de notre communauté » et d'autre part de l'orientation 5 qui vise à « renforcer l'attractivité du territoire et stimuler l'économie locale ».

UN MILIEU DE VIE RICHE EN ÉQUIPEMENTS COMMUNAUTAIRES

Tel que mentionné précédemment, le milieu de vie 2 Saint-Charles — Haut Saint-Lambert est particulièrement bien desservi en équipements communautaires, que ce soit au niveau des parcs, équipements récréatifs, établissements scolaires ou services de santé. Rappelons toutefois que la présence du chemin de fer complique les déplacements à même le milieu de vie 2. Il représente une limite à l'accessibilité des équipements communautaires pour la population lambertoise.

Le développement du secteur sera l'occasion de créer de nouveaux liens de part et d'autre de la voie ferrée afin de permettre la consolidation du milieu de vie 2 Saint-Charles — Haut Saint-Lambert. À cet effet, l'orientation 3 du Plan d'urbanisme vise à « renforcer les milieux de vie en valorisant nos parcs et protégeant nos espaces verts ». Plus précisément, un des objectifs vise à « relier les principaux pôles d'attraction par des aménagements conviviaux, sécuritaires et attrayant du domaine public ».

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

UN RÉSEAU ACTIF À CONSOLIDER

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

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

DES CONTRAINTES LIÉES À LA PROXIMITÉ DU CHEMIN DE FER

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

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

Le terrain de l'atelier du CN crée une rupture au coeur du site et gêne la fluidité est-ouest à même le site. Cette présence est toutefois un rappel de la vocation première du secteur et une occasion de valoriser l'esprit du lieu. La Ville travaillera à faire relocaliser l'atelier du CN, mais d'ici là, l'interface entre le 745, avenue Saint-Charles et les lots à redévelopper devra faire l'objet d'une attention particulière.

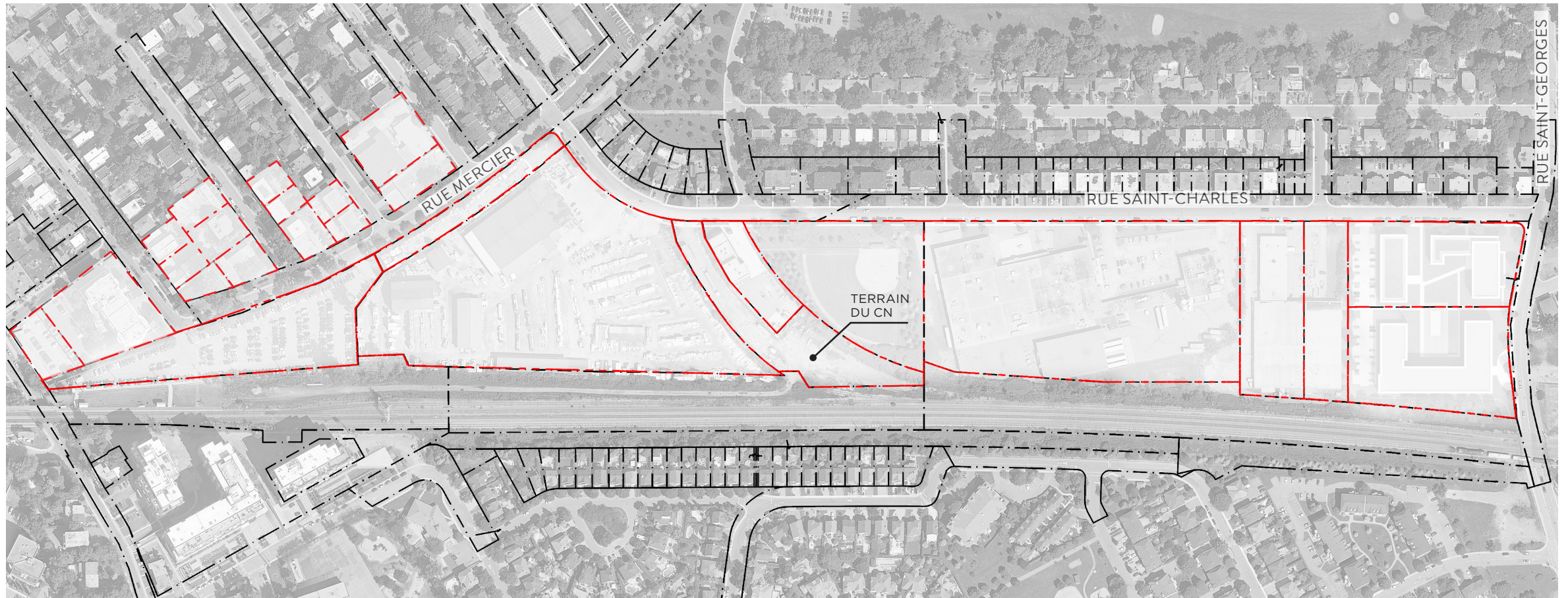
DES COMPOSANTES IDENTITAIRES À METTRE EN VALEUR

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

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

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

LIMITE DU PPU ET LOTISSEMENT EXISTANT



3. Vision

3.1 ÉNONCÉ DE VISION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Une attention particulière devra être accordée au paysage urbain. La végétation aux couleurs variées et les modes de gestion des eaux de pluie devraient faire partie des composantes paysagères. Le principe de forêt nourricière sera mis de l'avant pour assurer le développement de la canopée dans le secteur tout en répondant au désir clairement énoncé de la population de proposer des initiatives d'agriculture urbaine. Dans une perspective de biodiversité et de naturalisation, les aménagements paysagers nécessiteront peu d'entretien et limiteront l'utilisation de la pelouse. Des critères architecturaux assureront une harmonie entre les différentes phases de développement et un traitement architectural de qualité à l'image de Saint-Lambert, notamment en traitant de matérialité, d'animation des façades, de localisation des accès, de volumes et d'implantation. Enfin, la Ville fera les démarches nécessaires auprès du CN afin que puissent être aménagées de nouvelles traverses de la voie ferrée pour les modes actifs et universellement accessibles. Si des ouvrages d'art sont requis pour de tels passages, leur design devra permettre d'en faire une composante paysagère signature pour le quartier. Autrement, la frugalité du design devrait primer pour réduire les contraintes financières que pourrait poser ce type d'aménagement.

3.2 ORIENTATIONS ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

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

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

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

ORIENTATION 2 FAVORISER PRIORITAIREMENT LA MOBILITÉ DURABLE

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

ORIENTATION 3 PRÉVOIR UNE DENSIFICATION ADAPTÉE AU MILIEU

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

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

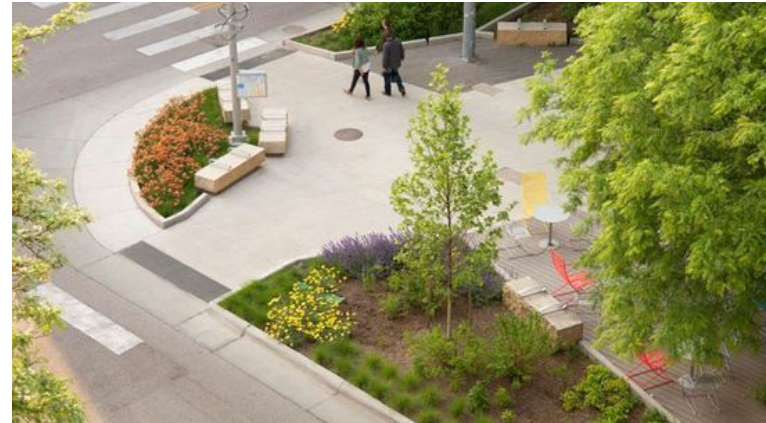
- | | |
|---------------------|--|
| OBJECTIF 4.1 | Favoriser une architecture performante sur le plan énergétique |
| OBJECTIF 4.2 | Encourager l'emploi de matériaux durables et à faible impact environnemental |
| OBJECTIF 4.3 | Assurer une gestion naturelle des eaux de ruissellement sur le site |
|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

4. Concept d'aménagement

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

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

Les membres du comité ont donc participé à l'élaboration du concept d'aménagement en lien avec les grandes orientations et objectifs énoncés au précédent chapitre. De plus, à l'automne 2022, des visites du secteur ont été organisées par le Service de l'urbanisme, permis et inspection. Les citoyens des quartiers limitrophes ont été invités à ces marches exploratoires pour contribuer à la vision de développement des différentes parties du territoire visé par le PPU.



Vers des aménagements conviviaux et verts

4.1 CONCEPT GLOBAL

Dans le but de traduire et de concrétiser les orientations et les objectifs de planification du Plan d'urbanisme et du PPU du secteur Saint-Charles, le présent concept d'aménagement est proposé.

Le territoire doit bénéficier de principes qui sont cohérents sur son ensemble et qui permettent de consolider le milieu de vie 2. De plus, les aménagements doivent être à la hauteur des attentes de la ville et de son identité. Ils permettront de positionner le secteur Saint-Charles comme un repère exemplaire dans la ville.

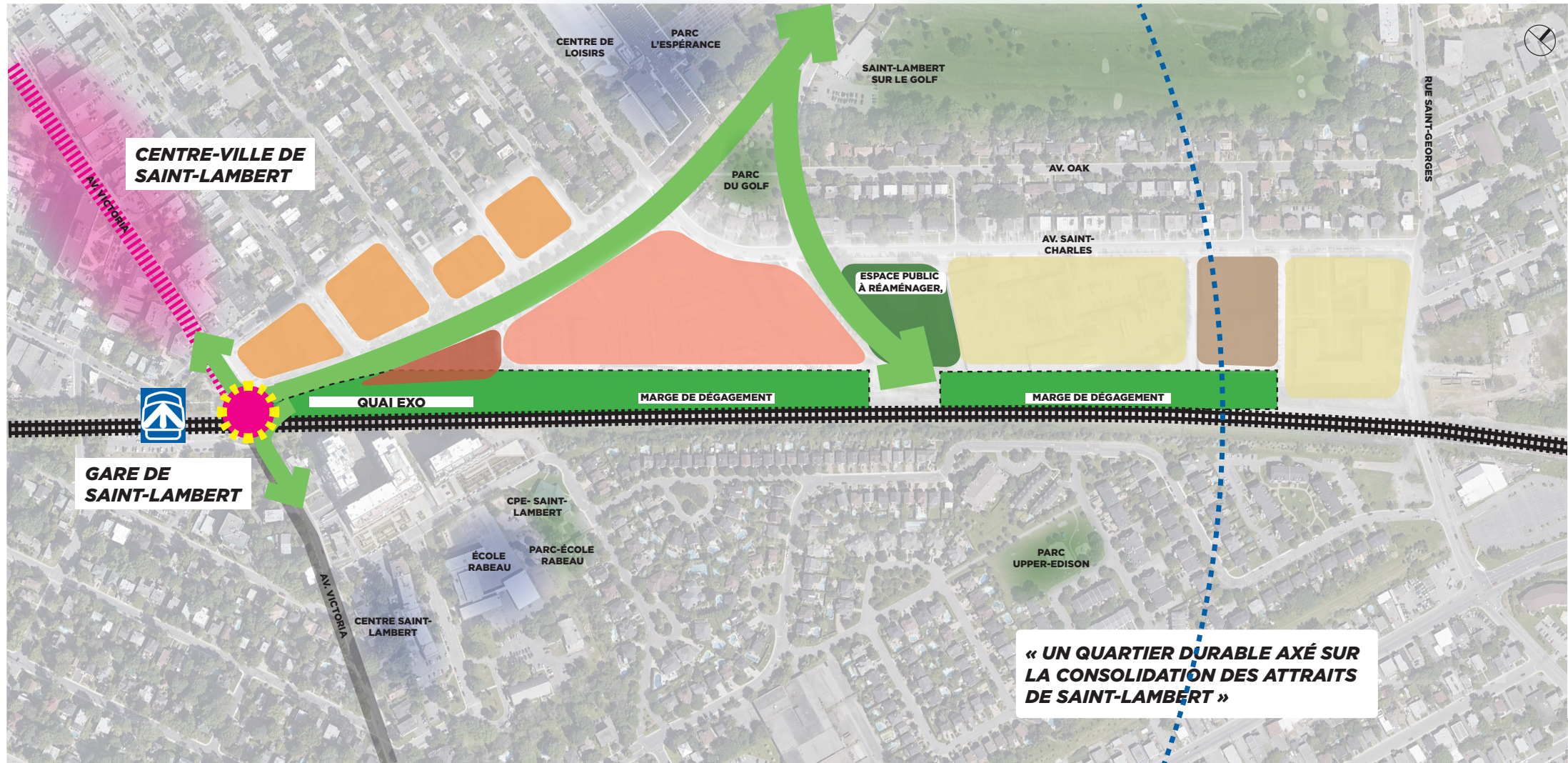
Néanmoins, les marches exploratoires réalisées avec les citoyens en 2022 ont révélé que la collectivité perçoit le territoire du PPU comme deux entités distinctes en raison de ses composantes urbaines. Ainsi, pour mettre en valeur l'essence des lieux, des traitements différents et complémentaires sont ensuite présentés pour la pointe ouest et la pointe est.

L'expérience a aussi permis d'identifier que les usages industriels et commerciaux, bien que créant certaines nuisances, participent à l'identité du secteur. La population souhaite voir ces activités se pérenniser et se développer en cohérence avec le milieu.

Les principes d'aménagement retenus pour le concept global sont :

- *Un redéveloppement du site réalisé avec grand soin pour que la population en soit fière, qu'elle s'y reconnaisse et s'y attache en priorisant son verdissement, une architecture de qualité et le respect de l'histoire des lieux;*
- *Une densité résidentielle et une mixité d'usages plus concentrées à proximité de la gare et du centre-ville et qui se diffuse par la suite;*
- *Des logements qui répondent à des besoins variés et des commerces de proximité complémentaires à ceux du centre-ville, des espaces de «coworking» et une garderie;*
- *L'intégration d'une diversité de modèles d'habitations dans le but d'obtenir une mixité sociale dans le secteur et développer un bâti à l'image de Saint-Lambert avec des plexes, des "walk-up", des maisons en rangée et des multilogements de plus fort gabarit qui pourraient adopter un vocabulaire architectural propre à l'architecture industrielle du début du siècle;*
- *Un cadre bâti à échelle humaine, adapté à son environnement bâti en intégrant un jeu de volumes et une signature architecturale contemporaine;*
- *La priorisation d'un cadre bâti durable pour les nouvelles constructions, une gestion écologique des eaux de pluie et l'enfouissement des lignes électriques de l'avenue Saint-Charles;*
- *Une interface avec la voie ferrée qui assume pleinement sa présence, sans y tourner le dos;*
- *L'aménagement d'une bande verte écologique le long de la voie ferrée qui intègre des mesures de gestion des eaux pluviales et de biodiversité et qui permet d'atténuer les nuisances associées au chemin de fer;*
- *La création d'un réseau d'espaces collectifs rassembleurs composé d'une zone ludique, de placettes, d'espaces végétalisés et de cours intérieures qui intègrent des éléments historiques de l'usage industriel;*
- *Des mesures de verdissement importantes qui se traduisent par l'aménagement de toitures végétalisées et de vastes espaces plantés pouvant accueillir des initiatives en agriculture urbaine;*
- *Le prolongement de la coulée verte permettant de relier la gare de train de banlieue, le centre-ville et le secteur.*

PLAN CONCEPT D'AMÉNAGEMENT



▬▬▬▬▬ Chemin de fer

☀ Porte d'entrée au centre-ville

●●● Gradation de densité et mixité d'usage

➡ Prolongement de la coulée verte (connexion avec le projet à l'étude et le centre-ville)

▬▬▬▬▬ Limite de l'aire d'influence gare de Saint-Lambert (1 km)

▬▬▬▬▬ Rue commerciale d'ambiance

● Milieu mixte industriel et commercial

▬▬▬▬▬ Bande de biodiversité (plantations et gestion des eaux pluviales)

● Milieu mixte résidentiel et industriel

4.2 CONCEPT DE MOBILITÉ

Le concept de mobilité démontre les stratégies considérées prioritaires pour connecter le secteur au reste de la ville. En mettant à profit la localisation près de la gare et en adressant les éléments qui créent des barrières physiques, ses stratégies permettront au secteur Saint-Charles de contribuer au dynamisme de la ville.

Le concept vise à créer un environnement perméable où les déplacements actifs et les modes de transport collectifs sont au premier plan en aménagement des parcours accessibles et conviviaux.

Le concept de mobilité illustre les principes suivants :

- *La connexion du secteur à la gare de train;*
- *Le prolongement de la coulée verte;*
- *L'intégration d'une offre alternative de transport durable incluant des véhicules et des vélos en libre-service;*
- *La création de points de traverse de la voie ferrée pour les modes de transports actifs;*
- *La création d'un réseau actif de circulation interne en limitant les accès véhiculaires dans le projet et en créant des rues conviviales de type « woonerf » qui seront utilisées durant les quatre saisons;*
- *La poursuite des efforts pour les mesures d'apaisement de la circulation et de sécurisation de la rue Saint-Charles et, au besoin, étendre ces mesures aux autres rues du vieux Saint-Lambert.*

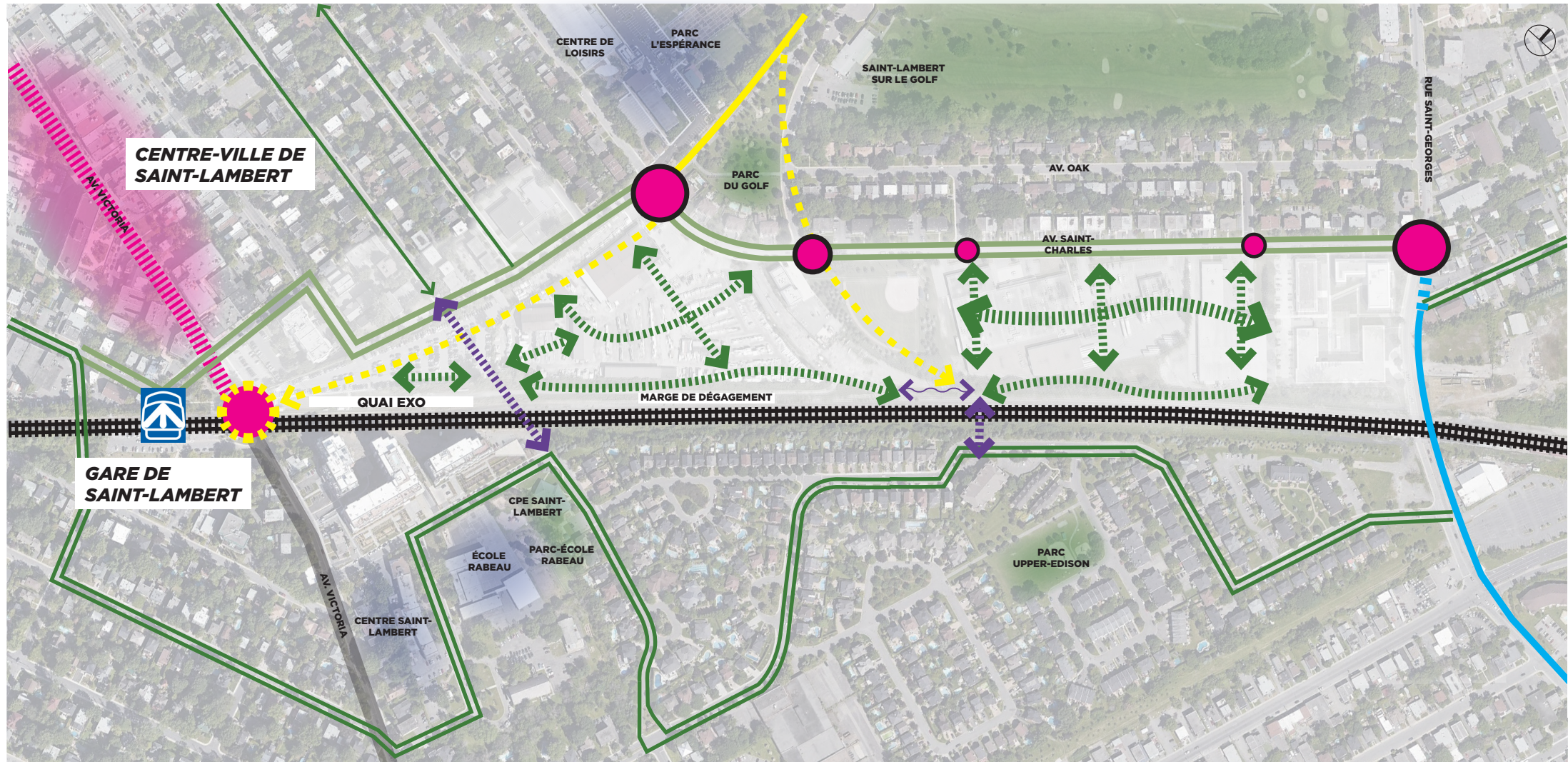














ALLÉE DE CIRCULATION (TYPE WOONERF)



LIENS ET CONVERGENCE

PLAN CONCEPT DE MOBILITÉ



- | | | | |
|--|--|--|---|
|  Porte d'entrée au centre-ville |  Intersection sécurisée et réaménagée permettant l'apaisement de la circulation |  Lien cyclable existant bidirectionnel en site propre |  Traverse de la voie ferrée proposée |
|  Rue commerciale d'ambiance |  Lien multifonctionnel existant |  Lien cyclable proposé bidirectionnel en site propre |  Lien actif entre les secteurs de part et d'autre du lot CN |
| |  Lien multifonctionnel proposé |  Lien cyclable existant en chaussée désignée |  Corridor actif, permettant l'appropriation des résidents et favorisant la connexion entre le projet et les principaux attraits de Saint-Lambert |
| | |  Lien cyclable en chaussée désignée proposé | |

4.3 CONCEPT DE LA POINTE OUEST

La pointe ouest du secteur est caractérisée par sa proximité directe à la gare de train et au centre-ville. Son aménagement doit miser sur sa localisation centrale en reliant les destinations importantes et en offrant des usages complémentaires à celles-ci. À ces fins, il importe notamment d'améliorer les aménagements à la gare et à la porte d'entrée du centre-ville.

De plus, le cadre bâti doit refléter la poursuite logique du vieux Saint-Lambert. Comme cette pointe s'insère dans un environnement établi et plus ancien, son développement doit valoriser l'histoire et l'ambiance propre à ce contexte afin que le développement se fasse en cohérence avec son milieu d'insertion.

En plus des principes décrits précédemment pour l'ensemble du secteur du PPU, les principes suivants guident le concept de la pointe ouest :

- *Une mise en valeur des modes transports collectifs avec la gare en premier plan;*
- *Une optimisation et une meilleure intégration du stationnement incitatif de la gare;*
- *La mise en place d'un lien actif structurant vers le centre-ville à la limite ouest;*
- *Un développement en prolongement du vieux Saint-Lambert par le caractère architectural, paysager et la trame urbaine;*
- *Le traitement de l'interface avec le garage du CN et les ateliers et industries de la rue Mercier;*
- *Une accessibilité accrue aux pôles communautaires que représente le centre des loisirs, le bowling, le curling, le parc L'Espérance au nord de la voie ferrée et l'école Rabeau, le parc-école Rabeau et le CPE situé au sud de la voie ferrée;*
- *La création d'un paysage richement verdi dans le prolongement de la coulée verte.*



PORTE D'ENTRÉE

PLAN CONCEPT D'AMÉNAGEMENT | POINTE OUEST



- Typologie à faible gabarit créant une interface avec le cadre bâti existant
- Typologie à moyen gabarit créant une transition d'échelle
- Typologie permettant un gabarit plus important
- Parc central à optimiser
- Marge de dégagement avec aménagements écoresponsables
- Opportunité d'aménagement aux noeuds de convergence
- Porte d'entrée du centre-ville à mettre en valeur
- Implantation d'usages mixtes encouragée
- Lien vert transversal
- Lien multifonctionnel existant
- Lien multifonctionnel proposé
- Lien actif dominant
- Lien assurant une perméabilité de la trame pour les déplacements actifs
- Lien actif entre les secteurs de part et d'autre du lot CN
- Percée visuelle à mettre en valeur

4.4 CONCEPT DE LA POINTE EST

L'est du secteur est teinté du caractère industriel et de production alimentaire de l'usine Dare. Avec la fermeture récente de l'usine et le changement de vocation vers un usage à dominance résidentiel vient l'opportunité de requalifier ce milieu urbain datant des années 1970.

Déjà, le projet résidentiel Loggia, avec ses 240 logements, a donné le ton. Le PPU est l'occasion d'insuffler au secteur un caractère qui lui soit propre en intégrant la mémoire du lieu et la volonté de la Ville de mettre de l'avant l'agriculture urbaine.

L'intention est de créer un environnement offrant un cadre vert accessible en misant sur la présence du parc Saint-Charles et de la coulée verte, l'aménagement de corridors de biodiversité le long de la voie ferrée et entre ceux-ci et le golf. Ces espaces permettront d'intégrer de la plantation nourricière et de l'agriculture urbaine afin d'atteindre certains des objectifs de planification.

En prônant une architecture qui rappelle parfois l'usage industriel passé et en maintenant une production alimentaire dans le lieu, le concept vise à préserver la mémoire du territoire tout en y donnant un nouveau souffle.

En plus des principes décrits précédemment pour l'ensemble du secteur du PPU, le concept de la pointe est reflète les principes d'aménagements suivants :

- *L'optimisation du parc Saint-Charles comme lieu de rencontre participant à la vie communautaire;*
- *La création de liens écologiques et de biodiversité entre le golf et la friche de la voie ferrée;*
- *La création d'un paysage urbain d'intérêt de l'avenue Saint-Charles en prolongement du caractère verdoyant du parc Saint-Charles;*
- *L'aménagement d'un lien actif structurant entre le parc Saint-Charles et le quartier Upper Edison de l'autre côté de la voie ferrée.*
- *La mise en place d'un petit pôle de services de proximité en adéquation avec les activités économiques existantes;*
- *Une intervention permettant de souligner la mémoire du lieu et la production alimentaire de l'usine Dare.*



BANDE VERTE ÉCOLOGIQUE



PASSAGES

PLAN CONCEPT D'AMÉNAGEMENT | POINTE EST



- Typologie à faible gabarit créant une interface avec le cadre bâti existant
- Typologie à moyen gabarit créant une transition d'échelle
- Typologie permettant un gabarit plus important
- Parc central à optimiser
- Marge de dégagement avec aménagements écoresponsables
- Opportunité d'aménagement aux noeuds de convergence
- Implantation d'usages mixtes encouragée
- Lien vert avec plantation nourricière
- Lien vert transversal
- Lien multifonctionnel proposé
- Lien actif dominant
- Lien assurant une perméabilité de la trame pour les déplacements actifs
- Lien actif entre les secteurs de part et d'autre du lot CN
- Percée visuelle à mettre en valeur

TYPLOGIES RÉSIDENTIELLES POUR LE SECTEUR SAINT-CHARLES



GABARIT FAIBLE



GABARIT MOYEN







GABARIT IMPORTANT













5. Mise en œuvre

5.1 PLAN D'ACTION

La présente section décrit les actions, les moyens de mise en œuvre et l'échéance des différentes intentions du concept d'aménagement applicables à l'ensemble du secteur.

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

ORIENTATION 1 : CONSOLIDER LE MILIEU DE VIE 2 SAINT-CHARLES — HAUT SAINT-LAMBERT		
INTERVENTIONS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
Développer une convention de développement qui adressera notamment l'enfouissement des fils électriques, les aménagements le long de la voie ferrée, les parcours actifs privés et les liens de part et d'autre de la voie ferrée, les modes de tenure et le recours à plusieurs architectes	Ville, Promoteurs immobilier	
Adopter un programme d'acquisition d'immeubles pour faire l'acquisition de terrains de gré à gré ou, dans certains cas, par expropriation	Ville	
Revoir les dispositions réglementaires applicables en fonction des nouveaux paramètres d'aménagement afin de proposer une mixité de fonctions intégrant des logements, des commerces et des espaces de bureaux	Ville, CCU	
Entamer des discussions avec le CN pour l'aménagement de traverse de l'emprise ferrovière et la relocalisation de leur atelier situé au 745, avenue Saint-Charles	Ville et Canadien National	
Planifier l'aménagement d'une bande tampon ou d'un espace de transition pour atténuer les nuisances le long de la voie ferrée	Promoteurs immobiliers	
Prolonger la coulée verte à même le parc Saint-Charles et négocier avec le propriétaire du lot 2 335 615 et l'ARTM un droit de passage permettant de prolonger la coulée verte jusqu'au centre-ville	Ville	
Prévoir l'implantation sur le site d'un projet pilote offrant des espaces de coworking	Ville et partenaires du milieu économique, Développement économique Longueuil	
Définir les typologies des espaces publics et les principes d'intégration d'art public	Ville, Promoteurs immobiliers	
Dans la réglementation municipale, définir les objectifs, critères et modalités pour permettre l'analyse qualitative des projets proposés en fonction des orientations et des interventions préconisées	Ville, CCU	
Dans la réglementation municipale, définir les objectifs et critères qui permettront d'assurer la qualité architecturale du redéveloppement en cohérence avec le cadre bâti du milieu d'accueil et entre les différentes phases de développement	Ville	

ORIENTATION 2 : FAVORISER PRIORITAIREMENT LA MOBILITÉ ACTIVE

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

ORIENTATION 3 : PRÉVOIR UNE DENSIFICATION ADAPTÉE AU MILIEU

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

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

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



