Ville de Saint-Lambert

PLAN D'URBANISME

24 MAI 2024

Table des matières

1. MISE EN CONTEXTE 1

1.1 LE CONTEXTE DE PLANIFICATION 1

1.2 LE PLAN D'URBANISME 2008 – LE BILAN 2

1.3 LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RÉVISÉ DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL 3

1.4 LES NOUVEAUX DÉFIS 4

1.5 DÉMARCHE PARTICIPATIVE. 5

1.6 ENGAGEMENT MUNICIPAL EN DÉVELOPPEMENT DURABLE. 7

1.7 APPROCHE DU PLAN D'URBANISME. 9

2. LECTURE DU MILIEU. 11

2.1 SOCIODÉMOGRAPHIE 11

2.2 COMPOSANTES IDENTITAIRES 15

2.3 DÉFIS POUR L'AMÉNAGEMENT D'UN TERRITOIRE ÉCORESPONSABLE 17

3. STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE. 39

3.1 ÉNONCÉ DE VISION. 39

3.2 ORIENTATIONS ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT. 40

3.3 LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE . . . 42

3.4 LES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE 45

3.6 LES DENSITÉS RÉSIDENTIELLES 51

3.7 LA PLANIFICATION DÉTAILLÉE 55

4. STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT À L'ÉCHELLE DES MILIEUX DE VIE. 57

4.1 LA VILLE DES COURTES DISTANCES 57

4.2 LES MILIEUX DE VIE. 58

5. PLAN D'ACTION. 89

6. CONCORDANCE RÉGLEMENTAIRE. 95

7. TERMINOLOGIE 96

ANNEXE 1
BILAN DE L'ATTEINTE DES OBJECTIFS DU PLAN D'URBANISME DE 2008

ANNEXE 2
PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU) DU SECTEUR SAINT-CHARLES

ANNEXE 3
PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU) DU CENTRE-VILLE

ANNEXE 4
PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU) DU SECTEUR CENTRAL DU BOULEVARD SIR-WILFRID-LAURIER

ANNEXE 5
HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER

ANNEXE 6
POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT 2012-2031

CRÉDIT PHOTOS
Ville de Saint-Lambert

CRÉDIT
La Ville de Saint-Lambert souligne la contribution de premier plan de BC2 dans la réalisation du Plan d'urbanisme et des Programmes particuliers d'urbanisme, maître d'oeuvre des premières versions de ces documents.

Liste des figures

Figure 1	Les territoires administratifs	1
Figure 2	Résumé de la démarche participative « Saint-Lambert 2035 »	6
Figure 3	Saint-Lambert – Territoire écoresponsable	9
Figure 4	Projections de population pour la ville de Saint-Lambert, 2016-2036	11
Figure 5	Répartition de la population par groupe d'âge	12
Figure 6	Profil des ménages privés	13
Figure 7	Revenu des ménages	13
Figure 8	Typologies de logement	14
Figure 9	Identité territoriale de Saint-Lambert	15
Figure 10	Mobilité	18
Figure 11	Zones de contraintes liées aux infrastructures de transport	20
Figure 12	Parcs et équipements communautaires	22
Figure 13	Secteurs d'intérêt et immeubles patrimoniaux	24
Figure 14	Secteurs d'intérêt archéologique	25
Figure 15	Récréotourisme	28
Figure 16	Milieux naturels d'intérêt	30
Figure 17	Secteurs à consolider ou requalifier	32
Figure 18	Couvert forestier sur le domaine public de Saint-Lambert	34
Figure 19	Ilots de chaleur	36
Figure 20	Vision stratégique d'aménagement de Saint-Lambert	39
Figure 21	Concept d'organisation spatiale	43
Figure 22	Concept de mobilité	44
Figure 23	Affectations du territoire	46
Figure 25	Seuils minimaux de densité résidentielle	52
Figure 26	Terrains vacants et à redévelopper (2012-2031)	53
Figure 27	La ville des courtes distances	57
Figure 28	Découpage du territoire selon les milieux de vie	59
Figure 29	Milieu de vie 1	63
Figure 30	Milieu de vie 2	67
Figure 31	Milieu de vie 3	71
Figure 32	Milieu de vie 4	75
Figure 33	Milieu de vie 5	79
Figure 34	Milieu de vie 6	83
Figure 35	Milieu de vie 7	87

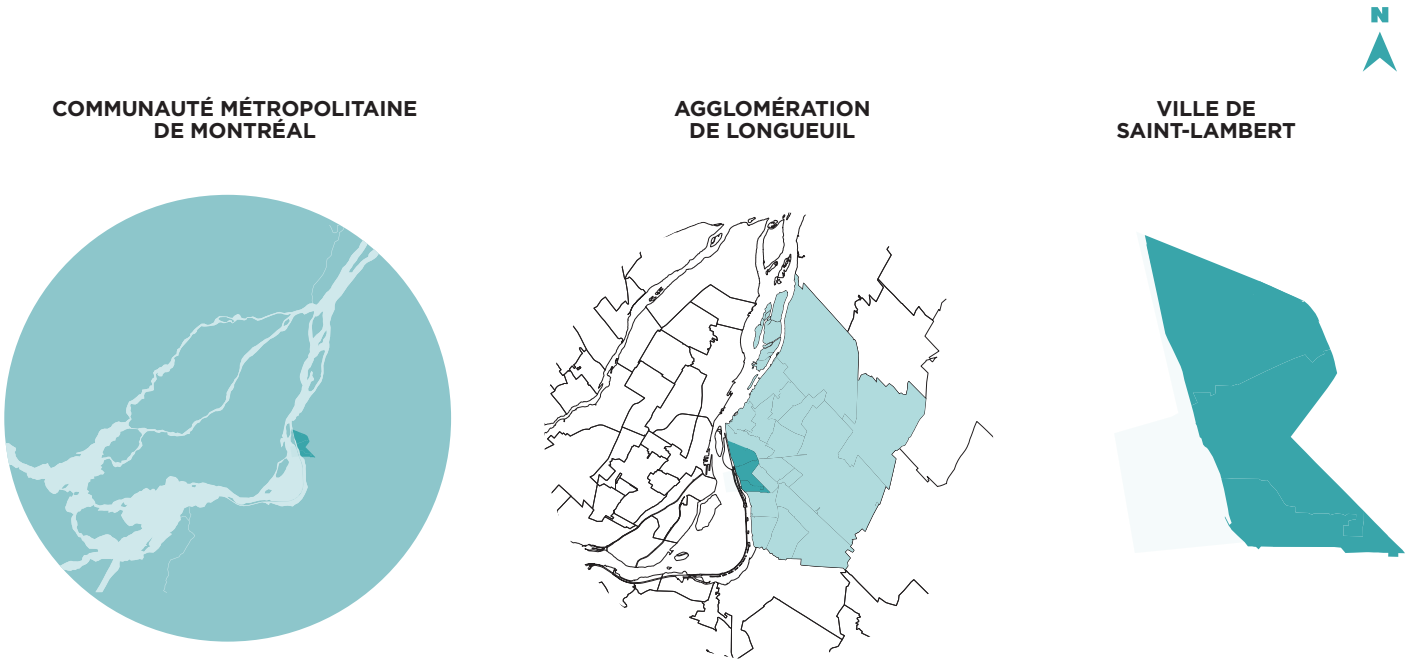
1. Mise en contexte

1.1 CONTEXTE DE PLANIFICATION

Plus de 10 ans après l'entrée en vigueur du Plan d'urbanisme de 2008 et pour répondre aux nouveaux défis qui se profilent à l'horizon, la Ville de Saint-Lambert saisit l'occasion de l'entrée en vigueur du *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil* (SAD), en décembre 2016[1], afin de procéder à la refonte de ses instruments d'urbanisme. Ce Plan d'urbanisme est adopté dans le cadre d'un processus de révision quinquennale des instruments locaux d'urbanisme et aux fins d'assurer la concordance aux orientations et exigences du SAD de l'agglomération de Longueuil, tel que prescrits en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU).

Le SAD traduit, à l'échelle de l'agglomération, les enjeux contemporains que doivent rencontrer les 5 villes constituantes, à savoir Boucherville, Brossard, Longueuil, Saint-Bruno-de-Montarville et Saint-Lambert. Le contenu du SAD découle également des orientations et des dispositions contenues au *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et dans les grandes orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire.

Figure 1 | Les territoires administratifs



1 Agglomération de Longueuil, Schéma d'aménagement et de développement, Longueuil 2035, Pour une agglomération durable, 2016.

1.2 LE PLAN D'URBANISME 2008 LE BILAN

Le Plan d'urbanisme de Saint-Lambert adopté en 2008 a été structuré en neuf grands thèmes pour lesquels des enjeux avaient été identifiés. Dans le cadre de la révision de ce document, un bref bilan des orientations ainsi que des actions mises en place pour atteindre les objectifs s'y rattachant a été réalisé (Annexe 1). Pour certains thèmes, quelques-uns des enjeux identifiés en 2008 méritent d'être réévalués et mis à jour en fonction des défis qui composent la planification du territoire actuelle.

HABITATION : DES ENJEUX TOUJOURS D'ACTUALITÉ SUR UN TERRITOIRE À MATURITÉ

Sans surprise, l'habitation est le premier grand thème traité au Plan d'urbanisme de 2008. On y retient déjà la rareté des espaces disponibles à des fins de développement et la hausse importante du fardeau fiscal pour les citoyens. Les orientations pour ce thème sont consacrées à la revalorisation des milieux étant donné le vieillissement du cadre bâti et à la saine intégration des nouvelles constructions dans la trame urbaine. On accorde également une importance à la diversification de l'offre résidentielle et des services de proximité afin d'encourager le maintien des atouts déjà constatés en matière de mixité des typologies et des vocations.

Le secteur Tiffin a fait l'objet d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU) qui a permis le développement résidentiel et institutionnel sur l'un des derniers vastes espaces non aménagés du territoire. Ce secteur étant maintenant entièrement développé selon la vision d'aménagement prévue, le maintien de ce PPU n'est pas nécessaire.

Bien que l'état du cadre bâti et de la trame urbaine en général semble dorénavant maîtrisé, les orientations à cet égard demeurent toujours pertinentes, dans un souci de préserver la pérennité des milieux de vie et d'améliorer leur qualité de vie en fonction des attentes actuelles en matière d'aménagement durable.

Au même titre, la maturité du territoire soulève toujours la pertinence des enjeux liés au redéveloppement et à la fiscalité. Soulignons surtout les orientations destinées à promouvoir le redéveloppement du secteur de la gare à des fins d'habitation, dans une optique de développement durable, et à l'application d'une politique de rentabilité fiscale nette dans le cadre des nouveaux projets de développement et de redéveloppement. Ces orientations allant de pair, il s'agit cependant d'ajuster ces volontés selon l'évolution des tendances et des attentes lambertoises en matière de développement.

COMMERCE ET SERVICE : UNE CONSOLIDATION À PARFAIRE

Le grand thème des commerces et services comporte lui aussi des enjeux qui servent de fondement à la démarche de révision : pôle à desserte locale et spécialisée, risques liés aux fuites commerciales et à une vocation imprécise, qualité architecturale et urbanistique des insertions commerciales aux milieux de vie.

Quatre secteurs sont particulièrement identifiés : le centre-ville, le Carré Saint-Lambert, le pôle commercial Victoria à proximité du boulevard Churchill et le pôle commercial localisé à l'intersection du boulevard Simard.

L'orientation destinée à valoriser le centre-ville (pôle multifonctionnel), notamment par le biais du programme particulier d'urbanisme adopté en 1995 et mis à jour en 2008, semble avoir porté ses fruits. L'image du centre-ville, sa convivialité et son dynamisme sont bien présents. Toutefois, la vitalité de ce secteur demeure un enjeu clé et le maintien de l'outil de planification détaillée est primordial. Par ailleurs, la qualité des aménagements, principalement par le biais de la consolidation dans les pôles commerciaux et de services d'appoint et de proximité, sont des orientations qui doivent être maintenues et étudiées.

INDUSTRIES : VERS UN CHANGEMENT DE VOCATION

La lecture du grand thème de l'industrie nous mène à la conclusion que le positionnement industriel sur le territoire est limité et source d'une cohabitation difficile et de gestion des nuisances. Le potentiel se résume à une consolidation du secteur Saint-Charles. Sur l'ensemble du territoire, les orientations limitent donc la vocation industrielle, au mieux, à une reconnaissance des entreprises existantes, encadrées par des mesures de mitigation destinées à réduire l'impact des activités. Sinon, la conversion des terrains et des bâtiments vers des fonctions compatibles est encouragée.

En vertu des bouleversements récents et des objectifs stipulés au schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération, l'exercice de révision doit maintenant renforcer cette orientation et encourager un changement de vocation des secteurs identifiés à cette fin.

INSTITUTIONS, PARCS, ESPACES VERTS, PAYSAGE ET MOBILIER URBAIN : VERS UN RÔLE PLUS STRUCTURANT AU SEIN DES MILIEUX DE VIE

Le grand thème Institutions souligne une présence adéquate de l'offre institutionnelle. Essentiels à des milieux de vie de qualité, le Plan d'urbanisme 2008 reconnaît la volonté de maintenir la présence d'équipements institutionnels, communautaires et culturels. Au surplus, à la lumière des constats, l'orientation visant à favoriser la construction d'équipements communautaires aux établissements d'enseignement est fort à propos au sein des tendances urbanistiques récentes.

La considération du grand thème des parcs, espaces verts, paysage et mobilier urbain est essentielle dans le cadre de la démarche de révision visant à remplacer le Plan d'urbanisme 2008. À cet égard, les orientations en vigueur doivent être reconduites et intégrées selon une approche axée sur la mobilité durable et le design urbain et la pérennisation des acquis.

ENVIRONNEMENT : VERS UNE APPROCHE HOLISTIQUE

Au-delà de la gestion des contraintes anthropiques, la gestion des rives, du littoral et des milieux humides et la gestion de l'eau potable, les enjeux et les actions touchant le grand thème de l'environnement se sont élargis depuis une quinzaine d'année et deviennent le pivot autour duquel s'articule l'aménagement du territoire. La santé publique, la mobilité durable, la forme urbaine, la proximité des services, les îlots de chaleur, la qualité de la foresterie urbaine et l'agriculture urbaine sont parmi les dossiers de l'aménagement durable faisant partie du quotidien de la population.

Le Plan d'urbanisme révisé doit en tenir compte. Conduit par le Schéma d'aménagement et de développement révisé de l'agglomération et par la vision d'aménagement durable au niveau local, le Plan d'urbanisme révisé prendra un tournant résolument intégré au sein d'une planification durable du territoire.

1.3 LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RÉVISÉ DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL

Le Schéma d'aménagement et de développement révisé, adopté par l'agglomération de Longueuil en 2016, dégage les six grandes orientations en matière d'aménagement du territoire suivantes :

1. Une agglomération qui appuie son développement sur ses acquis;
2. Une agglomération dont l'agriculture est mise en valeur de façon prioritaire, innovante, durable et saine pour ses citoyens et l'environnement;
3. Une agglomération dotée d'une vision environnementale intégrée assurant un équilibre entre le développement du territoire et la mise en valeur des écosystèmes;
4. Une agglomération dont la croissance s'articule prioritairement autour de ses axes et points d'accès au transport en commun structurant;
5. Une agglomération qui consolide son territoire;
6. Une agglomération soucieuse de diversifier et de dynamiser ses activités économiques.

Pour la Ville de Saint-Lambert, ces orientations s'inscrivent en toute continuité avec les décisions ainsi que les actions prises au cours des dernières années et peuvent prendre forme concrètement par les éléments suivants :

— *La mise en valeur des éléments naturels;*
— *Une pratique innovante de l'agriculture par l'implantation de l'agriculture urbaine;*
— *Concentrer la croissance autour des axes de transport en commun, en particulier de la gare;*
— *Améliorer l'accès au réseau de transport collectif par des modes de transport actifs;*
— *Concentrer les pôles d'emplois près des points d'accès au transport collectif;*
— *Développer et optimiser les sites sous-utilisés;*
— *Respecter le cadre bâti des quartiers déjà établis;*
— *Favoriser une offre de logement diversifié et abordable.*

Il ressort du SAD que Saint-Lambert se trouve à la jonction de réseaux de transport en commun structurants métropolitains et d'agglomération, soit respectivement la ligne de train Montréal-Mont-Saint-Hilaire et l'axe de la rue Victoria. Cet emplacement stratégique offre, dans certains secteurs multifonctionnels tel que le centre-ville ou le secteur commercial de la route 112, une opportunité pour la réalisation d'un projet porteur. La gare étant un point d'accès au réseau de transport en commun métropolitain, des installations d'intérêt métropolitain pourraient être implantées dans son aire d'influence qui s'étend sur un rayon d'un kilomètre autour de celle-ci.

Les seuils minimaux de densité représentent un des éléments clés du SAD et joueront un rôle important dans le cadre de projet de redéveloppement à Saint-Lambert. La présence de la gare Saint-Lambert est un vecteur de densité considérable. En effet, dans son aire d'influence le SAD impose une densité minimale brute de 60 logements à l'hectare.

1.4 LES NOUVEAUX DÉFIS

Malgré le fait que plusieurs enjeux soulevés lors de l'élaboration du Plan d'urbanisme de 2008 sont toujours d'actualité, une ville est toujours en évolution et doit s'adapter au contexte dans lequel elle évolue. Près de 20 ans après l'adoption de son dernier Plan d'urbanisme, de nouveaux défis pointent à l'horizon, la révision de ce document de planification est donc nécessaire afin d'être proactif et de cibler précisément et concrètement les actions à prendre afin de faire face à ces nouveaux défis tout en gardant en tête les enjeux territoriaux déjà présents.

Afin de se démarquer en tant que ville innovante et performante, certains grands thèmes ont été identifiés comme étant névralgiques pour les années à venir. Parmi ceux-ci, notons notamment :

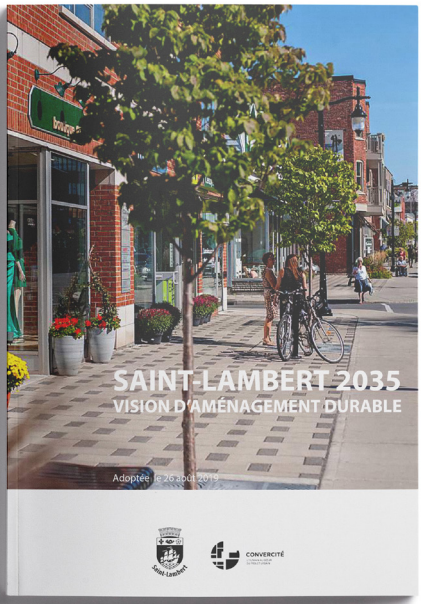
— *Le développement durable;*
— *La diversification économique;*
— *L'agriculture urbaine;*
— *La diversification des types de ménage.*

De plus, la révision de ce document de planification, rendu nécessaire par l'adoption du nouveau SAD, est une occasion en or d'intégrer, à l'intérieur des outils urbanistiques, la vision d'aménagement développée dans le cadre de l'exercice Saint-Lambert 2035 – vision d'aménagement durable. Imaginée dans le cadre d'une consultation citoyenne menée en août 2019, cette vision reflète notamment le désir de faire de Saint-Lambert un territoire économiquement autonome, grâce à des activités économiques dynamiques et diversifiées ainsi qu'une ville résolument durable et à l'échelle humaine.

1.5 DÉMARCHE PARTICIPATIVE

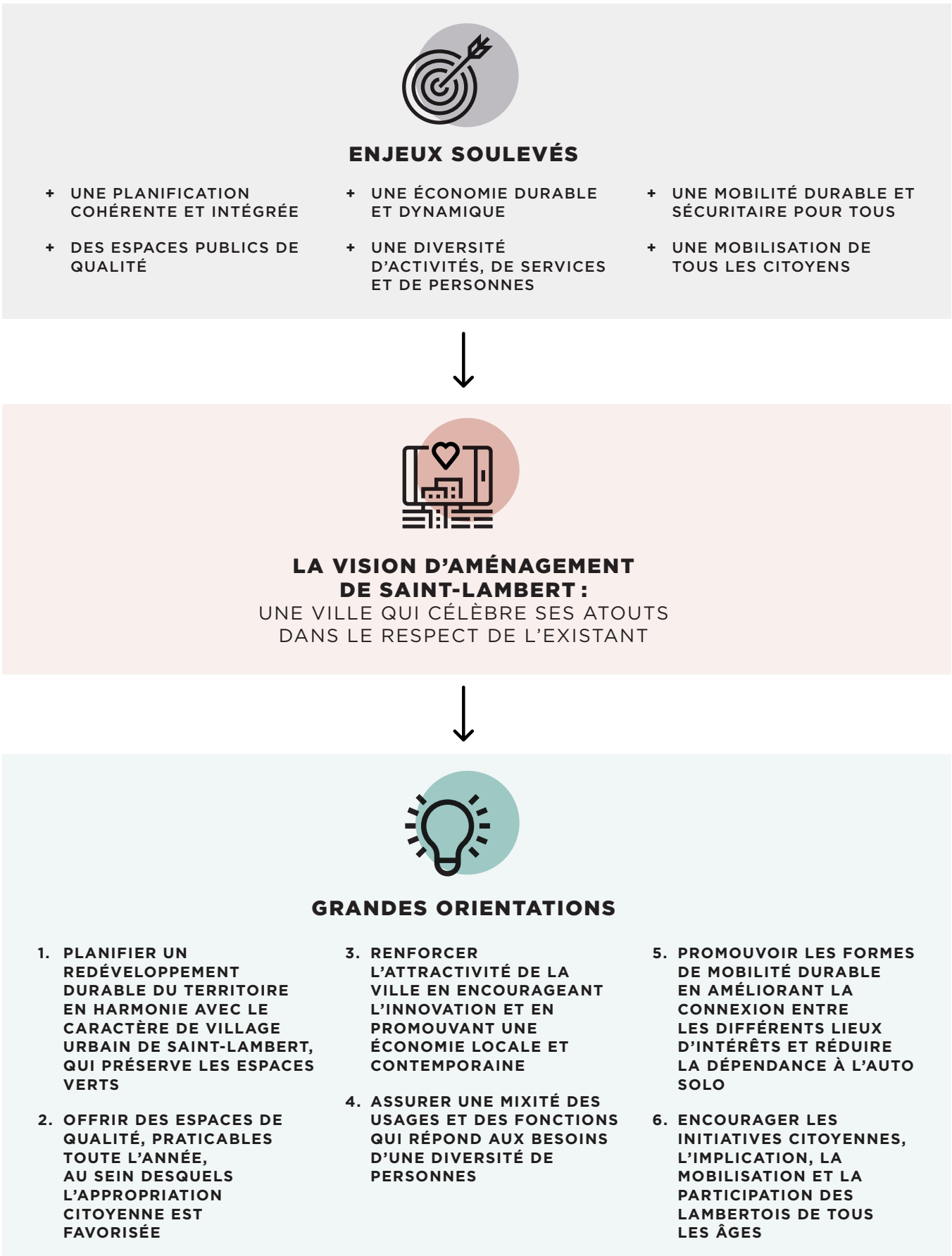
VISION D'AMÉNAGEMENT DURABLE : SAINT-LAMBERT 2035

Afin de poursuivre les efforts accomplis jusqu'à présent et d'inscrire l'aménagement et le développement de son territoire dans la durabilité et la lutte aux changements climatiques, la Ville de Saint-Lambert a décidé de se doter d'une vision d'aménagement durable, pour connaitre le pouls de la population en la matière et ainsi guider et influencer tout futur document qui touche à l'aménagement de son territoire. En 2019, la vision d'aménagement durable de Saint-Lambert a fait l'objet d'une vaste démarche participative intitulée « Saint-Lambert 2035 », qui invitait les citoyens, les partenaires, les employés et les élus à rêver l'aménagement de leur ville dans les 20 prochaines années. Cet exercice, auquel plus de 500 personnes ont participé, témoigne de l'engagement de la communauté lambertoise face au développement durable et la lutte aux changements climatiques.



En 2019, le Conseil municipal s'est formellement engagé à revoir le Plan d'urbanisme et les règlements afin qu'ils reflètent davantage la vision dégagée par les citoyens dans le cadre de cette démarche participative. Ainsi, le présent document de planification s'inscrit en continuité avec la démarche « Saint-Lambert 2035 », de laquelle il reprend, en partie, la vision et les grandes orientations sous-jacentes. Cette vision mise sur une approche audacieuse et exemplaire en matière de développement durable, afin de concilier les besoins des populations actuelles et futures.

Figure 2 | Résumé de la démarche participative
« Saint-Lambert 2035 »



1.6 ENGAGEMENT MUNICIPAL EN DÉVELOPPEMENT DURABLE

Au cours des dernières années, la Ville de Saint-Lambert a misé sur l'aménagement écoresponsable de son territoire. Non seulement le développement durable est-il au cœur du Plan stratégique de la Ville, mais cet engagement se traduit également dans divers politiques, plans d'actions ou outils d'encadrement, qui touchent autant les sphères économique, sociale et environnementale du territoire lambertois.

PLAN DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (2021-2030)

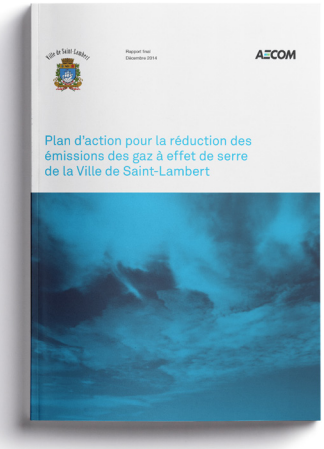
Le Plan de développement durable vise à offrir un cadre de vie de qualité à l'ensemble des citoyens d'aujourd'hui et de demain. Il s'agit d'un outil de gestion pour encadrer le développement urbain durable du territoire, afin de faire de Saint-Lambert une ville écoresponsable et résolument tournée vers l'avenir. Regroupant quelque 70 actions, il a été élaboré en 2012 et fera l'objet d'une révision à court terme.

POLITIQUE DE L'ARBRE (2012),

La Politique de l'arbre a été élaborée afin d'encourager la protection du vaste couvert forestier de la ville et de soutenir le caractère identitaire de l'arbre sur son territoire. Cette politique permet, par le biais d'actions concrètes et d'activités de sensibilisation, de reconnaitre l'importance de l'arbre en milieu urbain et de préserver le patrimoine arboré de Saint-Lambert. De plus, elle s'inscrit dans une démarche de développement durable visant à contrer les îlots de chaleurs et à favoriser la résilience aux changements climatiques.

PLAN D'ACTION POUR LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (2014)

Depuis 2014, la Ville de Saint-Lambert, de concert avec l'agglomération de Longueuil, a élaboré un Plan d'action visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre sur son territoire. Ainsi, la Ville a mis en place des actions spécifiques concernant ses bâtiments, l'éclairage ainsi que ses équipements motorisés. Il s'agit toutefois d'une responsabilité qui ne repose pas uniquement sur la Ville, mais aussi sur l'agglomération et les citoyens.



POLITIQUE CULTURELLE (2016)

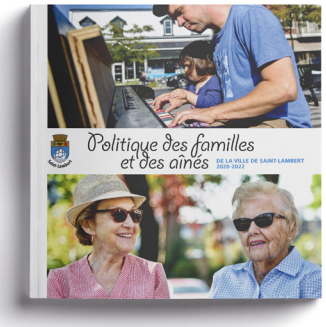
La Politique culturelle permet de répondre adéquatement aux besoins de la communauté sur le plan culturel en orientant l'offre de services à la population et le soutien aux initiatives culturelles du milieu. Elle vise à offrir aux citoyens une large gamme de services de proximité qui contribueront à mettre en valeur les milieux de vie lambertois et ainsi renforcer le sentiment de communauté. De plus, cette politique vise à assurer le dynamisme des activités et favoriser le rayonnement économique de Saint-Lambert.

POLITIQUE D'AGRICULTURE URBAINE (2017)

La Politique d'agriculture urbaine a été mise en place afin d'encourager la création de réseaux alimentaires de proximité, tout en contribuant au verdissement et à l'embellissement du territoire lambertois. En jumelant la fonction comestible à ses espaces verts, la Ville de Saint-Lambert permet de soutenir l'émergence d'initiatives citoyennes afin de favoriser la mobilisation communautaire et la cohésion sociale.

POLITIQUE DES FAMILLES ET DES AÎNÉS (2020)

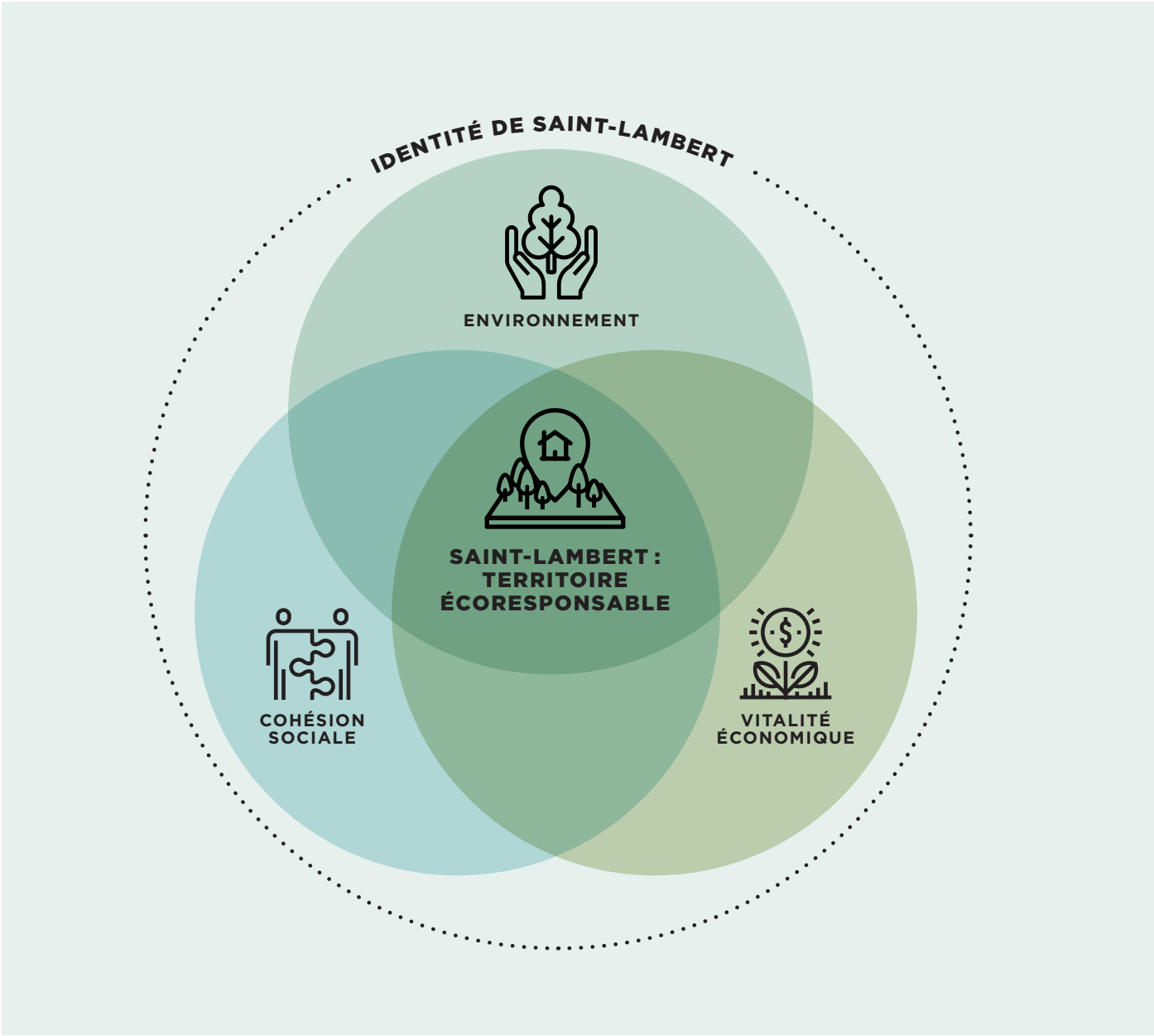
La Politique des familles et des aînés a été entièrement revue en 2020 afin de correspondre aux nouvelles réalités du milieu et de favoriser une mixité générationnelle. Résolument rassembleuse et tournée vers l'avenir, elle vise à guider les actions de la Ville pour assurer le développement d'un milieu de vie propice à l'épanouissement et à l'amélioration de la qualité de vie de l'ensemble des familles et des aînés. Cette politique vise notamment à bonifier l'aménagement des espaces publics sur le territoire lambertois, à améliorer la mobilité des familles et des aînés et à favoriser leur rétention au sein de la communauté. L'attention toute particulière portée aux préoccupations des aînés a ainsi contribué à obtenir en Juin 2020 la certification Municipalité amie des aînés (MADA).



1.7 APPROCHE DU PLAN D'URBANISME

Le Plan d'urbanisme de Saint-Lambert reflète la volonté du Conseil municipal de positionner le développement durable comme une priorité et de se donner les outils en termes d'aménagement et de développement pour concrétiser la vision issue de la démarche participative « Saint-Lambert 2035 ». Autour de ce thème transversal, il préconise une approche qui permet de concilier le respect de l'environnement, la vitalité économique et la cohésion sociale afin de constituer un cadre urbain distinctif.

Figure 3 | Saint-Lambert – Territoire écoresponsable



Le Plan d'urbanisme permet d'innover et d'adopter des pratiques exemplaires et responsables qui permettront de créer des milieux de vie complets propices à une véritable vie de quartier et ce, dans le respect de l'identité propre de Saint-Lambert. À cet égard, il mise sur une approche par milieux de vie, puisque ces derniers jouent un rôle stratégique entre l'échelle du projet et celle des grandes orientations territoriales. Ce type d'approche permet de déployer efficacement des actions qui ont un impact concret sur leur milieu et qui encouragent l'implication et l'inclusion de tous les citoyens.

Ainsi, le Plan d'urbanisme est composé des **quatre grands volets** décrits ci-bas.

LECTURE DU MILIEU

Cette section offre un portrait sommaire du territoire et de sa communauté, dans le but de définir l'identité singulière de Saint-Lambert et de saisir les grandes tendances à l'œuvre. Elle offre une lecture du milieu et permet de cibler les principaux défis qui devront être adressés par la Ville.

STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE

Cette section énonce la vision d'aménagement et propose des orientations applicables à l'ensemble du territoire. Ces grandes orientations sont déclinées en objectifs, qui permettront de concrétiser la vision issue de la démarche « Saint-Lambert 2035 ». La stratégie d'aménagement se traduit essentiellement par un concept d'organisation spatiale, qui illustre les affectations et les interventions projetées pour l'ensemble du territoire lambertois.

Cette section vise également à introduire la planification détaillée requise afin d'orienter le développement des zones prioritaires de développement. En effet, le Plan d'urbanisme est accompagné d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur Saint-Charles, d'un PPU pour le pôle commercial du boulevard Wilfrid-Laurier (112) et d'un autre PPU pour le centre-ville de Saint-Lambert. Présentés en annexe, ces PPU sont partie intégrante du Plan d'urbanisme et permettent d'apporter plus de précisions quant à la planification de ces secteurs.

STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT À L'ÉCHELLE DES MILIEUX DE VIE

En complément à la stratégie d'aménagement territorial, cette section présente la stratégie d'aménagement à l'échelle des milieux de vie. Cette approche mise sur le concept de la « ville des courtes distances », afin de créer des quartiers multifonctionnels et compactes, axés sur la mobilité durable. Chacun des sept (7) milieux de vie est présenté sous forme de fiches, en fonction de ses composantes et caractéristiques dominantes, de manière à faire ressortir les besoins particuliers et l'influence de chaque milieu sur le développement de l'ensemble de la collectivité. Ces fiches permettront également de faire ressortir les principaux défis d'aménagement et d'identifier les interventions à privilégier.

PLAN D'ACTION

Au terme de cet exercice de planification, un plan d'action est proposé afin de définir la stratégie de mise en œuvre ainsi que les moyens concrets visant à atteindre les objectifs fixés. Ce plan d'action identifie notamment les interventions à prévoir, ainsi que les acteurs de sa mise en œuvre et les échéances propres à chacune d'entre elles.

2. Lecture du milieu

2.1 SOCIODÉMOGRAPHIE

UNE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE LIMITÉE

La ville de Saint-Lambert compte 22 761 résidents en 2021. Le territoire est presque entièrement urbanisé. Le phénomène de vieillissement de la population est plus réel à Saint-Lambert que dans les autres municipalités de l'agglomération. L'Institut de la statistique du Québec (ISQ) estime que Saint-Lambert devrait connaître une légère hausse de population à l'horizon 2041[2]. Les projections réalisées sur la période 2021-2041 indiquent une augmentation de 9 % de la population, contre 10,3 % au Québec[3].

Figure 4 | Projections de population pour la ville de Saint-Lambert, 2021-2041

Sauf indication contraire, les données utilisées dans cette section proviennent du recensement de la population de 2021 de Statistique Canada.

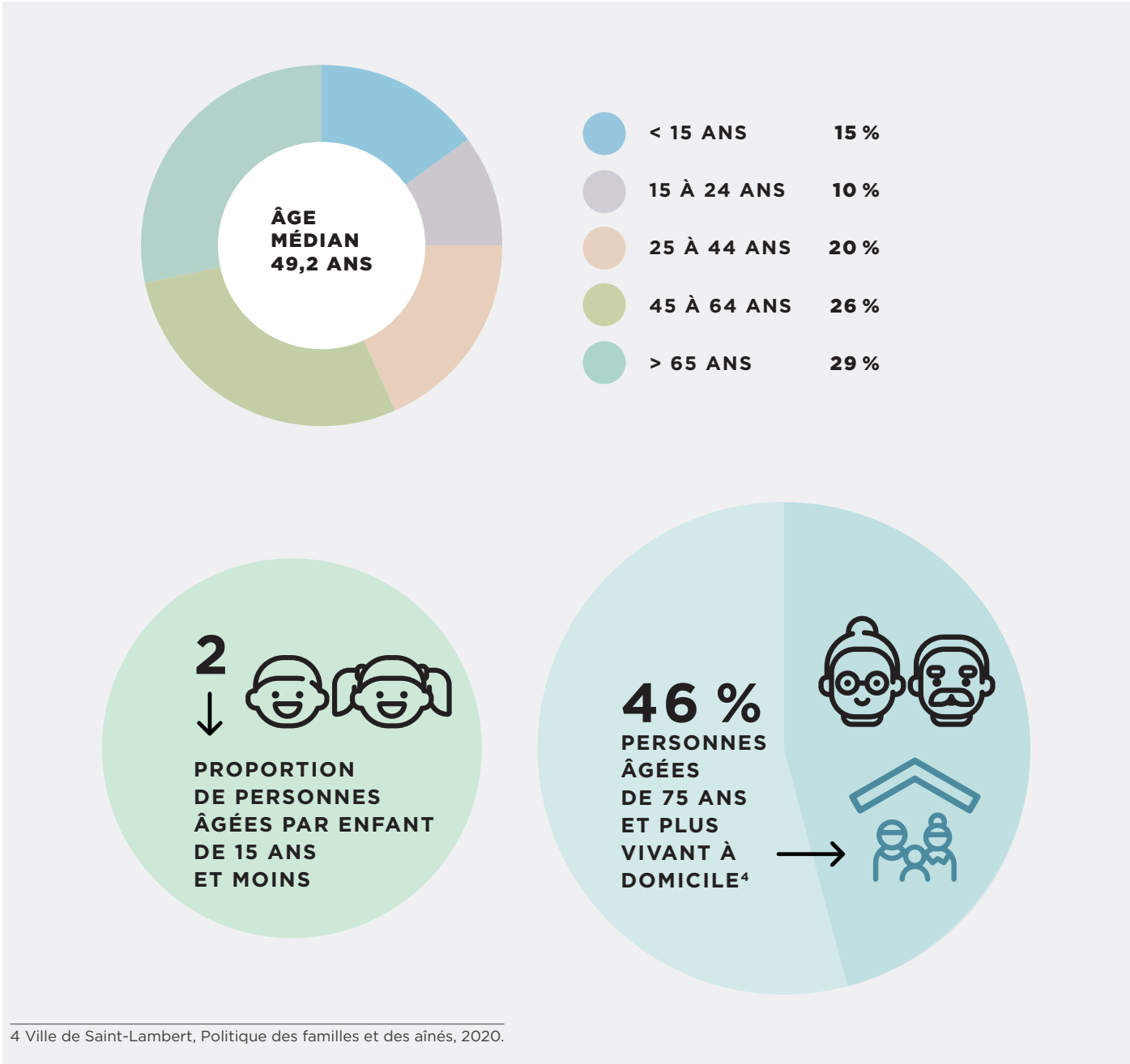
2 Institut de la statistique du Québec, Projection de la population des municipalités de 500 habitants et plus, scénario Référence A2022, Québec, 2021-2041.

3 Institut de la statistique du Québec, Composantes démographiques projetées, scénario Référence A2022, Québec, 2021-2066.

UN VIEILLISSEMENT MARQUÉ DE LA POPULATION

Le phénomène de vieillissement de la population est une réalité pour l'ensemble du Québec. Toutefois, en 2021, ce phénomène semble particulièrement marqué à Saint-Lambert, où les personnes âgées de plus de 75 ans représentent 16 % de la population, comparativement à 9 % dans l'Agglomération de Longueuil. L'âge médian de 49,2 ans y est également supérieur, alors qu'il se situe à 43,2 ans au niveau de l'agglomération. Par ailleurs, on retrouve presque deux fois plus de personnes âgées que d'enfants de 15 ans et moins.

Figure 5 | Répartition de la population par groupe d'âge

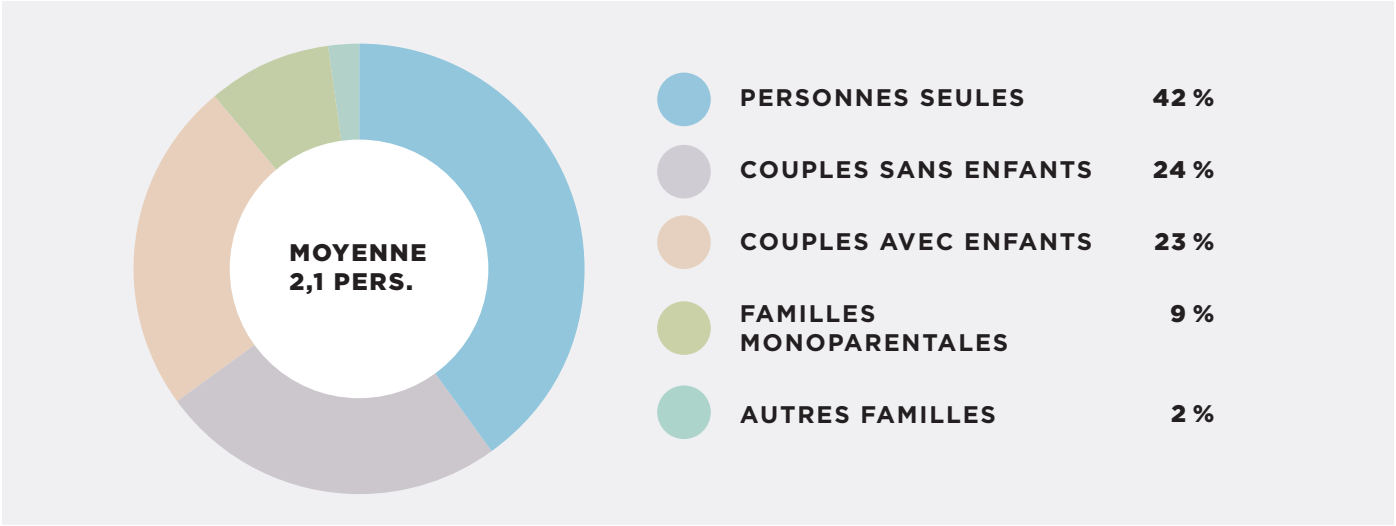


4 Ville de Saint-Lambert, Politique des familles et des aînés, 2020.

UNE FORTE PROPORTION DE MÉNAGES COMPOSÉS D'UNE SEULE PERSONNE

En 2021, la proportion de ménages composés d'une seule personne est de 42 % à Saint-Lambert. La taille moyenne des ménages est de 2,1, comparativement à 2,2 au Québec. Au total, 2 440 familles avec enfants à la maison résident à Saint-Lambert, ce qui représente seulement 23 % des ménages.

Figure 6 | Profil des ménages privés



UNE VALEUR ÉLEVÉE DES LOGEMENTS

Le revenu total moyen des ménages à Saint-Lambert atteint 151 400$ comparativement à 92 000$ pour l'ensemble du Québec, soit un écart de près de 65 %. Ces données fournissent une indication de la bonne situation économique des résidents locaux. Les frais de logements mensuels moyens pour les propriétaires comme pour les locataires sont d'ailleurs plus élevés qu'à l'échelle de l'agglomération et du Québec. En 2021, la valeur moyenne des logements était de 691 000$, comparativement à 399 200$ sur le territoire voisin de la Ville de Longueuil.

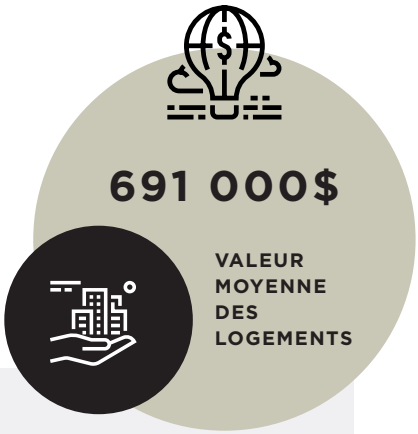
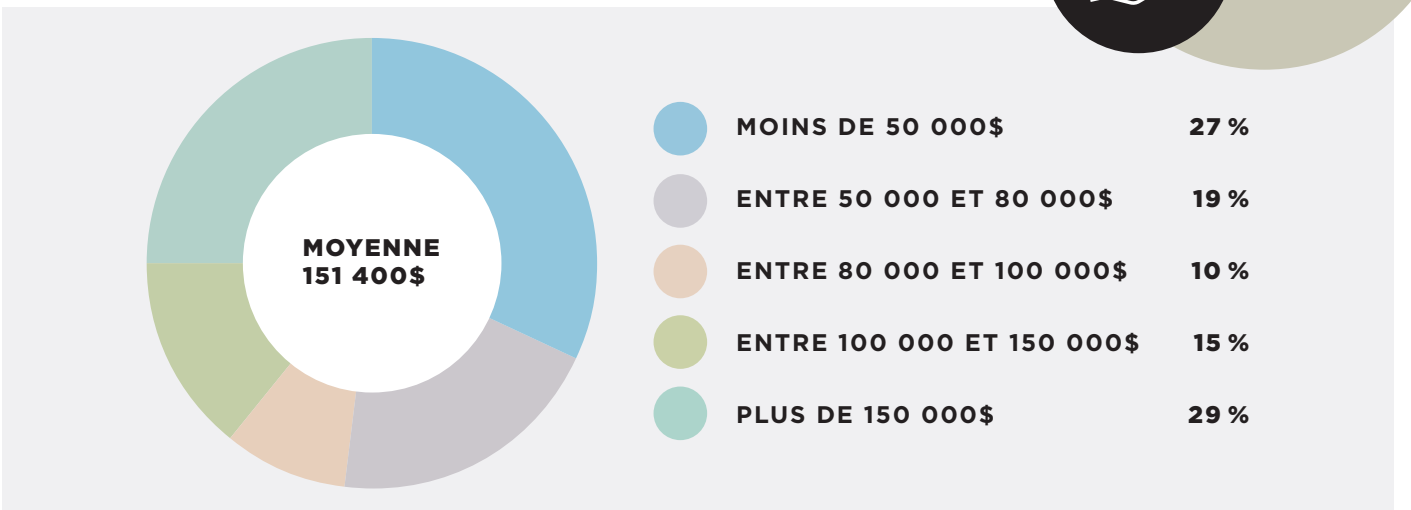


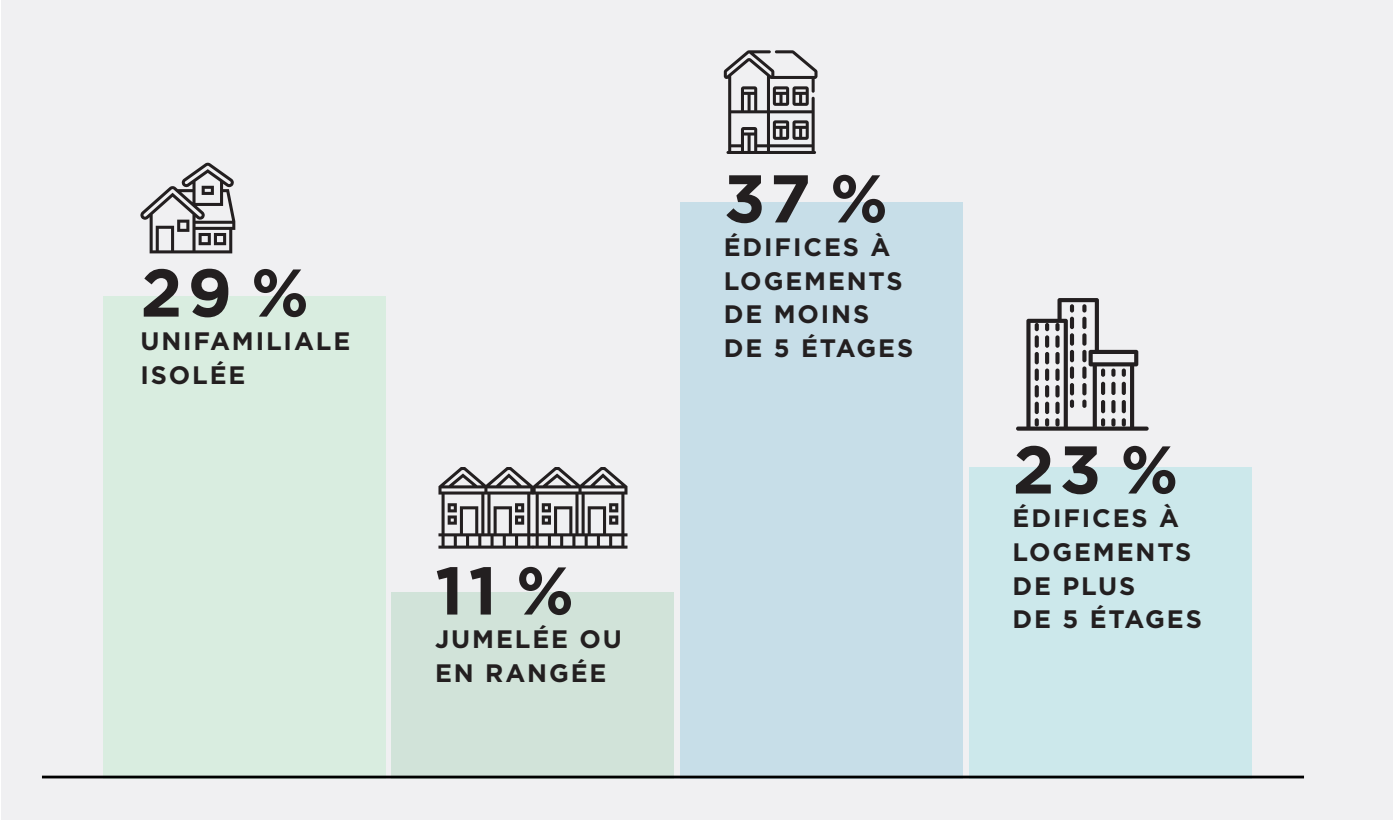
Figure 7 | Revenu des ménages



UNE TYPOLOGIE RÉSIDENTIELLE DIVERSIFIÉE

Le parc immobilier est considéré comme en très bon état malgré son ancienneté. En effet, près de 70 % des logements ont été construits avant 1980 et seulement 11 % ont été construits entre 2001 et 2021. Le cœur du territoire est composé essentiellement de maisons unifamiliales isolées dont la construction s'est déroulée par vagues successives. Pour autant, Saint-Lambert se distingue par la diversité de sa typologie résidentielle et, depuis quelques années, la part des maisons unifamiliales diminue au profit des habitations de type multifamilial. Le territoire accueille des typologies variées illustrant ainsi les tendances et la volonté de densification et de diversification des milieux de vie.

Figure 8 | Typologies de logement



En 2021, les logements étaient détenus à 60,9 % par des propriétaires. Historiquement, les unités de type propriétaire occupant constituaient une part prépondérante des constructions à Saint-Lambert, mais l'offre en copropriété et locative a obtenu la meilleure performance au cours des dernières années. Le changement de style de vie pour une partie de la population associé à des nouvelles conditions de marché immobilier telles que la rareté des terrains, la hausse des coûts de construction et la diminution de la taille des ménages commandent désormais la construction de segments de marché plus denses, en particulier les unités de type appartement, qui connaissent une progression importante.

2.2 COMPOSANTES IDENTITAIRES

Figure 9 | Identité territoriale de Saint-Lambert

UN CADRE DE VIE ENVIABLE

Saint-Lambert bénéficie d'une localisation privilégiée, en bordure du fleuve Saint-Laurent. Située à une quinzaine de minutes du centre-ville de Montréal, la ville est reliée directement à l'île par le pont Victoria et desservie en son centre par une gare de train de banlieue. Reconnue depuis des générations pour sa très grande qualité de vie, la ville se démarque par son charme, sa tranquillité, sa commodité et le sentiment de sécurité qui y règne. Ville à dimension humaine, son centre-ville offre des boutiques, restaurants, galeries d'art et services de toutes sortes. On y retrouve également de nombreux parcs, équipements sportifs, établissements scolaires et organismes culturels qui en font un cadre de vie enviable.

UN TERRITOIRE COMPACT, À ÉCHELLE HUMAINE

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. De plus, il bénéficie d'une compacité qui permet non seulement d'encadrer harmonieusement l'espace public, mais aussi de créer 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.

RICHE PATRIMOINE BÂTI

FORTE COHÉSION SOCIALE

VASTE COUVERT FORESTIER

UN RICHE PATRIMOINE BÂTI

Le cadre bâti de la ville, qui remonte dans certains cas jusqu'au XVIII[e] siècle, témoigne d'une richesse historique qui contribue grandement à l'identité singulière de Saint-Lambert. Ses quartiers historiques offrent une harmonie visuelle et une architecture diversifiée, qui présente en général un très bon degré d'authenticité. En effet, la majorité des immeubles ont connu une évolution harmonieuse, qui se traduit aujourd'hui par un paysage urbain de grande qualité. Si les bâtiments ne possèdent pas une valeur architecturale exceptionnelle, leur intérêt repose sur une valeur d'ensemble (homogénéité de la composition, volumétrie, alignement, typologie).

UN VASTE COUVERT FORESTIER

Saint-Lambert bénéficie d'un important couvert forestier qui façonne le paysage urbain. En effet, la ville est reconnue pour la valeur et la beauté de ses arbres. Présents en abondance et en diversité tant sur les terrains privés que dans les aires publiques, les arbres représentent une richesse naturelle et une composante essentielle de l'identité lambertoise qui mérite d'être préservée, mise en valeur et bonifiée.

UNE FORTE COHÉSION SOCIALE

En plus des composantes physiques qui en font un territoire attrayant, Saint-Lambert peut compter sur une communauté engagée, qui fait preuve d'un grand sentiment de fierté. La ville connait une cohésion sociale considérable et bénéficie d'un fort engagement citoyen qui se traduit par diverses initiatives communautaires ou encore dans l'implication des résidents au niveau de la gouvernance locale. Les Lambertois bénéficient par ailleurs d'une proximité avec l'appareil administratif et politique. Cette forte cohésion sociale constitue un atout que la Ville de Saint-Lambert souhaite renforcer et consolider.

2.3 DÉFIS POUR L'AMÉNAGEMENT D'UN TERRITOIRE ÉCORESPONSABLE

Les éléments caractéristiques de l'identité territoriale démontrent que certains principes de développement durable sont déjà bien ancrés dans les valeurs de Saint-Lambert et c'est pourquoi le Plan d'urbanisme mise essentiellement sur la consolidation des acquis. Toutefois, afin d'inscrire l'aménagement et le développement de son territoire dans la durabilité et la lutte aux changements climatiques, la ville est confrontée à certains défis.

MOBILITÉ DURABLE

Le transport routier étant la principale source d'émission de gaz à effet de serre (GES) au Québec, Saint-Lambert doit prendre le virage de la mobilité durable. Actuellement, près de 70 % des Lambertois utilisent l'automobile pour les déplacements tous motifs confondus (travail, loisirs, magasinage, etc.)[5]. Le réseau de transport collectif de Saint-Lambert se concentre essentiellement sur les grands axes routiers de la ville et la fréquence de passage y est limitée, surtout en période hors-pointe. Le territoire est parcouru par 16 lignes d'autobus, dont la ligne 55 fortement utilisée et appréciée des Lambertois, pour le lien direct qu'elle offre vers le centre-ville de Montréal. On y retrouve également une gare de train de banlieue dotée d'un stationnement incitatif de 368 places (ligne Mont-Saint-Hilaire/Montréal). Un axe de rabattement d'autobus métropolitain prend place sur la route 132, sans desservir toutefois Saint-Lambert.

Le réseau est actuellement orienté principalement vers Montréal et les destinations à l'intérieur de l'agglomération, ou même à l'intérieur de Saint-Lambert, sont moins bien desservies. Dans certains secteurs, comme Préville, les résidents utilisent principalement la voiture pour se rendre à la gare de Saint-Lambert. Le réseau s'articule également autour de deux autres stations majeures en transport en commun métropolitain :

— *La ligne du métro de la Société de transport de Montréal (STM), avec la station Longueuil-Université-de-Sherbrooke, en tant que terminus de la ligne jaune et point de correspondance majeur de nombreuses lignes d'autobus desservant principalement la portion est du territoire de Saint-Lambert, y compris son centre-ville;*

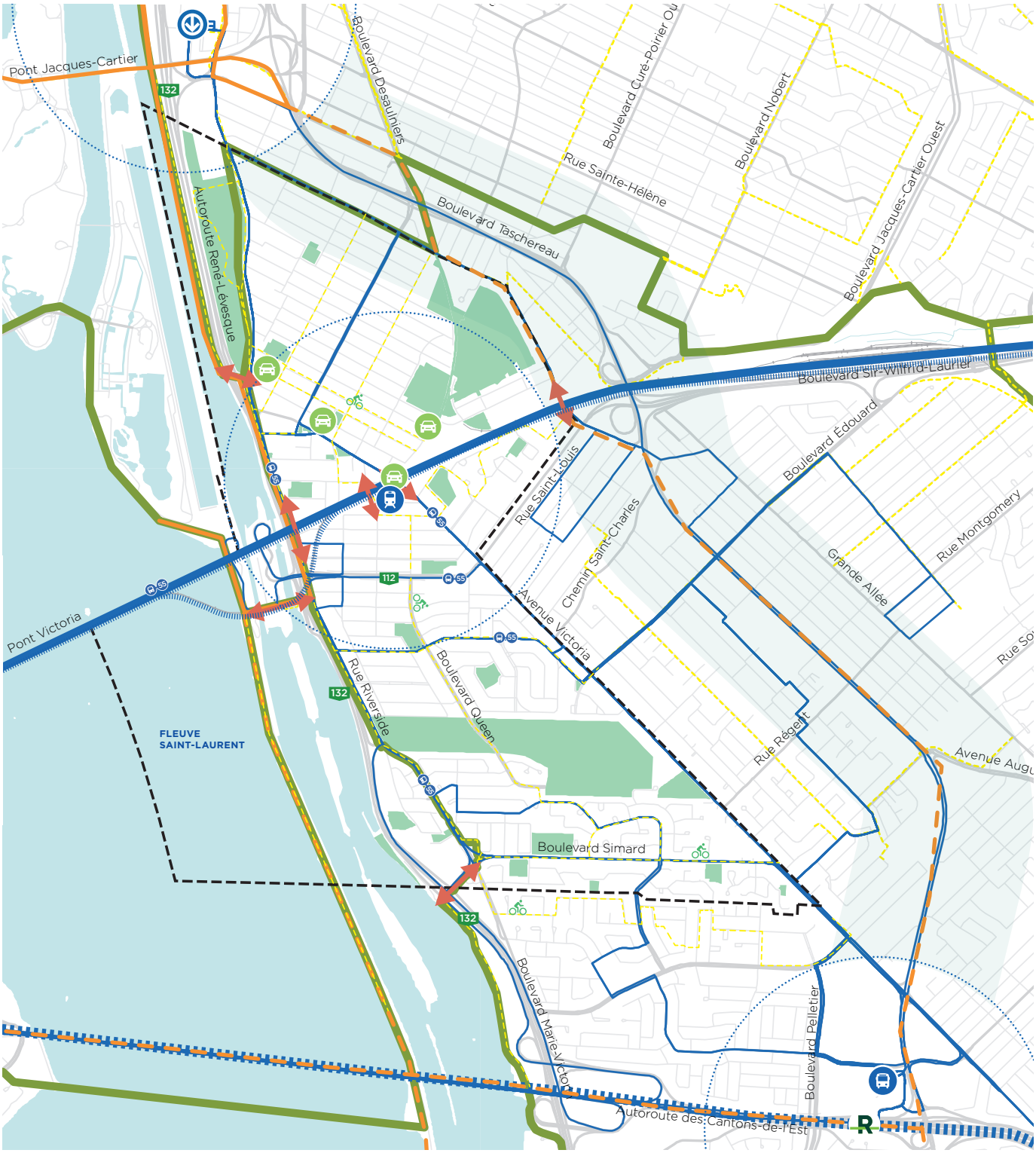
— *La station Panama, désignée en tant que station multimodale du Réseau express métropolitain (REM), dont le tracé emprunte le pont Samuel-de-Champlain.*

Toutefois, en l'absence de liens structurants, la station de métro de Longueuil, et plus spécialement la station du REM Panama à Brossard, ne peuvent actuellement offrir une alternative viable pour les résidents qui effectuent le trajet vers le centre-ville de Montréal. C'est pourquoi il est essentiel de conserver le trajet d'autobus 55. Notons toutefois qu'il existe un projet d'implanter un réseau rapide d'agglomération sur le boulevard Taschereau reliant notamment le REM et le métro.

Au niveau des transports actifs, le réseau cyclable est bien implanté au pourtour de la ville, mais mériterait d'être développé à l'intérieur du territoire lambertois en identifiant des axes stratégiques qui permettent de relier les principaux points d'intérêt. Une meilleure desserte du réseau de mobilité active assurerait par le fait même une optimisation de l'accès au transport en commun, notamment au niveau de la connexion nord-sud. L'optimisation du réseau de transport actif passe aussi par l'implantation de mesures encourageant les collectivités à se déplacer à pieds ou à vélo, comme un aménagement plus convivial des trottoirs et pistes cyclables ou encore l'implantation de stationnements à vélos, voire même de stations de réparation pour les vélos.

5 Communauté métropolitaine de Montréal, Portraits territoriaux, 2021

Figure 10 | Mobilité



CHEMIN DE FER

LIMITE MUNICIPALE

GARE DE TRAIN SAINT-LAMBERT

AIRE D'INFLUENCE TRANSPORT EN COMMUN MÉTROPOLITAIN STRUCTURANT

GARE (RAYON 1KM)

CORRIDOR TASCHEREAU

RÉSEAU CYCLABLE

ROUTE VERTE

PARC

STATION DE MÉTRO LONGUEUIL

STATION REM (FUTURE STATION PANAMA)

FRANCHISSEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

TERMINUS PANAMA

STATIONS COMMUNAUTO

SENTIER OKA-MONT-SAINT-HILAIRE

RÉSEAU VÉLO MÉTROPOLITAIN (PROJET)

RÉSEAU D'AUTOBUS

LIGNE EXO MONTRÉAL-MONT-SAINT-HILAIRE / VIA RAIL

La Route verte (axes 1 et 3), la piste cyclable du boulevard Simard et celle du boulevard Plamondon font partie du réseau structurant de déplacements actifs d'agglomération. L'implantation d'axes cyclables sur les rues Victoria et Saint-Georges/Tiffin permettrait de compléter ce réseau régional. La Route verte (axes 1 et 3) ainsi que le Sentier Oka–Mont-Saint-Hilaire constituent également des axes majeurs de déplacement interne et externe, autant à des fins utilitaires que récréotouristiques.

Notons également que d'autres options de mobilité sont offertes sur le territoire de Saint-Lambert, où on retrouve quatre stations d'autopartage.

Saint-Lambert est traversée par de grands axes routiers qui jouent un rôle important dans les déplacements locaux, régionaux et métropolitains:

— *la route 132 (réseau routier métropolitain);*

— *la route 112 (réseau artériel métropolitain);*

— *l'avenue Victoria, la portion de la rue Riverside au nord de cette dernière, le boulevard Simard et le boulevard Plamondon (réseau artériel d'agglomération).*

Ces axes sont identifiés à l'Annexe 5. Les routes 132 et 112 sont affectées par la congestion et l'intersection de ces deux axes constitue un nœud de congestion majeur. Des problèmes d'écoulement de la circulation sont également observés sur la rue Victoria à l'approche sud de la route 112. Cette situation nuit aux déplacements, y compris à ceux en transport en commun qui empruntent ces axes.

Saint-Lambert a défini un Plan de camionnage afin d'assurer la desserte des activités industrielles et commerciales tout en préservant la quiétude des autres secteurs. Ce plan doit s'arrimer aux plans des villes voisines dans le but de maintenir la continuité du réseau de camionnage d'agglomération. La circulation des poids lourds est ainsi autorisée principalement sur les routes 132 et 112, une portion de la rue Riverside, la rue Industrielle et la rue Saint-Charles. Toutefois, la rue Saint-Charles est appelée à ne plus permettre le camionnage, considérant l'abandon de la vocation industrielle du secteur.

La Ville élabore son Plan de mobilité durable qui traitera des enjeux tels que la congestion routière, la circulation de transit et le camionnage, les barrières formées par les infrastructures de transport, la connectivité des modes actifs entre les différents quartiers et le centre-ville, ainsi que la mobilité et le stationnement au centre-ville. Le Plan de développement durable 2021-2030 propose quant à lui des cibles visant entre autres à développer la mobilité durable et réduire l'empreinte carbone de la ville. Un plan d'action viendra en assurer la mise en œuvre.

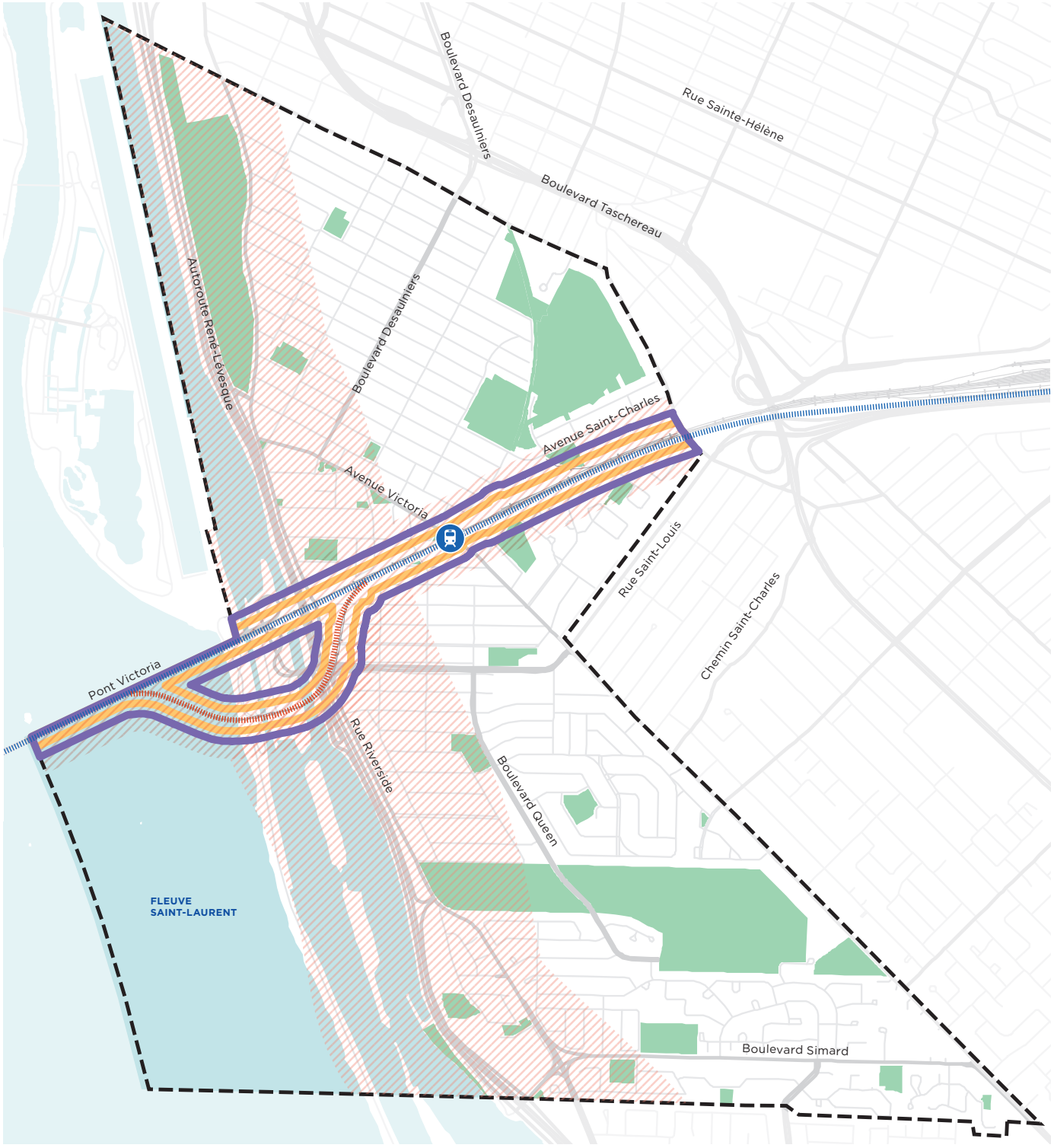
GESTION DES NUISANCES LIÉES AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Le territoire de Saint-Lambert est traversé par un tissu d'infrastructures routières et ferroviaires lourdes. Celles-ci structurent l'organisation du territoire en même temps qu'elles constituent une importante contrainte au développement en raison des nuisances et risques associées à ce type d'ouvrages.

Des zones de contraintes s'étendent ainsi de part et d'autre des limites de l'emprise ferroviaire en ce qui a trait au bruit (150 m), aux vibrations (75 m) et à la sécurité (30 m). Le long de la route 132, la largeur des zones de contraintes sonores varie de 490 m à 500 m. Les infrastructures routières majeures présentent également des contraintes en raison de la mauvaise qualité de l'air à leurs abords.

La cohabitation sécuritaire et harmonieuse du transport des marchandises et des personnes est une des préoccupations de la Ville. Toutefois, de telles infrastructures, en plus de représenter une source de nuisances sonores, entretiennent un sentiment d'insécurité des piétons et une diminution de la qualité de vie des résidents dans les secteurs résidentiels à proximité des grands équipements de transport.

Figure 11 | Zones de contraintes liées aux infrastructures de transport



CHEMIN DE FER – VOIE PRINCIPALE

CHEMIN DE FER – STATUT À CONFIRMER

LIMITE MUNICIPALE

GARE DE TRAIN SAINT-LAMBERT

CONTRAINTES

BRUIT

VIBRATION

SÉCURITÉ

CRÉATION DE LIEUX DE RENCONTRES ET DE SOCIABILISATION

Saint-Lambert est dotée d'un vaste réseau de parcs et espaces verts qui contribue à l'important couvert forestier de la ville. Ce réseau, qui comprend trente (30) parcs ainsi que deux (2) golfs mérite toutefois d'être consolidé et mis en valeur afin d'augmenter la biodiversité végétale et de créer des lieux de rencontre animés. Pour ce faire, la vocation de ces lieux et les bénéfices qu'ils apportent à la communauté en terme de biodiversité, de couvert végétal, leur contribution à la dynamique sociale comme aux saines habitudes de vies avec l'offre de plateaux sportifs et de loisirs doivent être mis de l'avant et pérennisés.

Parmi ces nombreux sites, on retrouve notamment le parc du Havre, qui présente des occasions de mise en valeur inégalées pour rendre plus accessibles les abords du fleuve.

Aux parcs et espaces verts s'ajoutent de nombreux équipements municipaux qui desservent les citoyens en sports, loisirs et culture, dont :

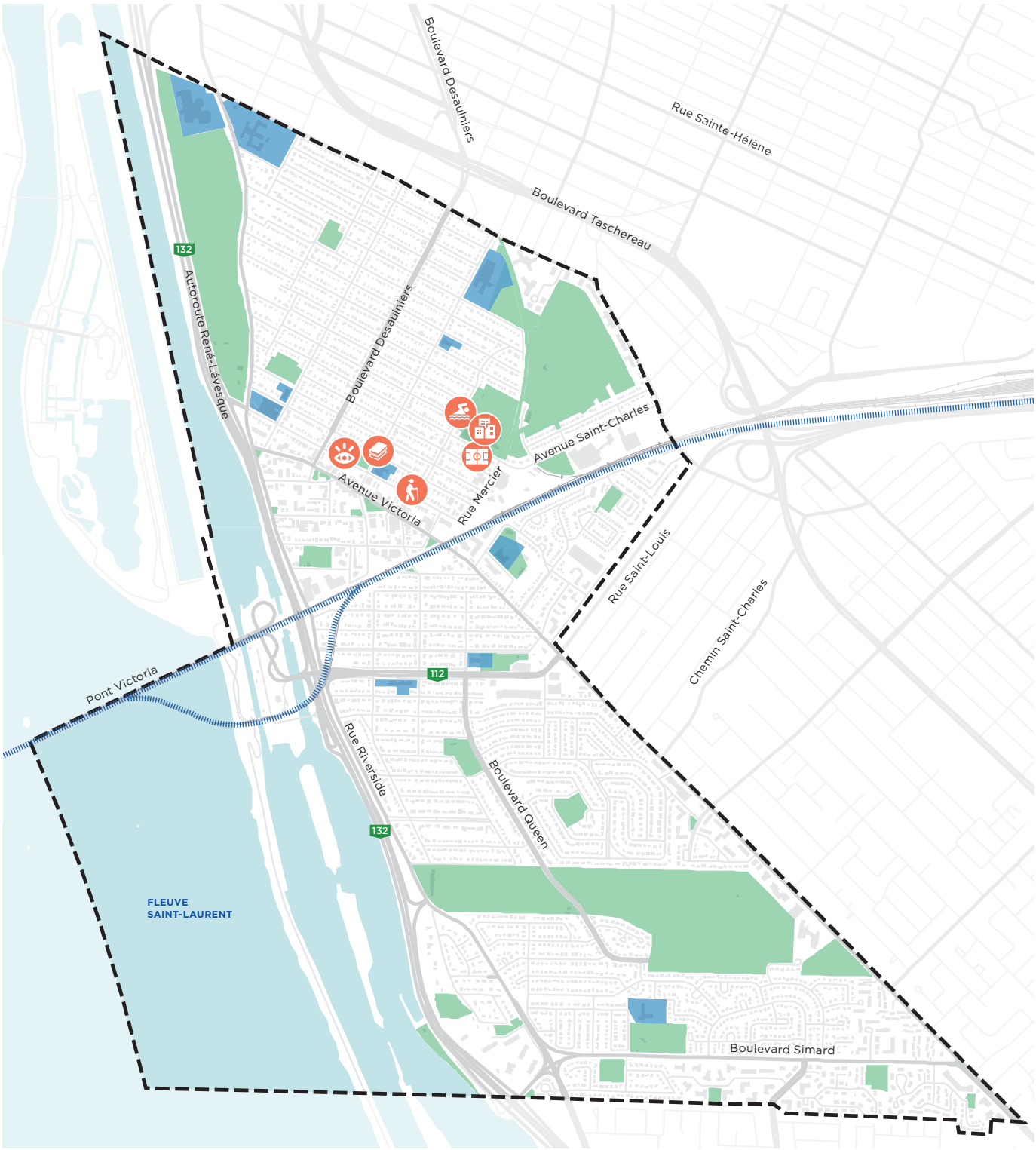
- *1 aréna;*
- *1 centre multifonctionnel;*
- *1 centre de loisirs;*
- *1 bibliothèque;*
- *6 terrains de tennis;*
- *6 terrains de soccer;*
- *2 piscines extérieures, 1 piscine intérieure et des jeux d'eau;*
- *6 patinoires.*

De plus, on dénombre un total de dix (10) établissements scolaires primaire, secondaire, collégial (Collège Champlain Saint-Lambert – installation d'intérêt métropolitain) et professionnel sur le territoire lambertois. S'inscrivant en complémentarité avec les autres équipements publics, les écoles jouent un rôle important sur le territoire et représentent un atout considérable pour le renforcement des milieux de vie.

Pour assurer pleinement leur rôle social, ces espaces à vocation publique doivent accueillir des usages ou une programmation qui leur permettra de prendre vie et de créer des lieux dynamiques et rassembleurs qui faciliteront le renforcement des liens sociaux et leur appropriation par le plus grand nombre.

De plus, ces espaces représentent des pôles d'attraction qui méritent d'être reliés par un réseau structurant de sentiers ou corridors de mobilité active, à l'instar de la coulée verte qui longe le Club de Golf de Saint-Lambert et le parc l'Espérance.

Figure 12 | Parcs et équipements communautaires



PARC
ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE
CHEMIN DE FER
LIMITE MUNICIPALE

ÉQUIPEMENTS COMMUNAUTAIRES

ARÉNA
BIBLIOTHÈQUE
CENTRE MULTIFONCTIONNEL
CENTRE DE LOISIRS
PISCINE INTÉRIEURE
MAISON DESAULNIERS

VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION ET ATTRAIT DE NOUVELLES FAMILLES

Le vieillissement de la population demeure un enjeu de taille à Saint-Lambert, qui mérite d'être adressé notamment par une adaptation de l'environnement urbain, de l'offre de logements et des services. Toutefois, l'attrait de nouvelles familles et des jeunes adultes représente aussi une priorité pour assurer le dynamisme et la croissance de la ville à long terme. Les familles ont des besoins particuliers auxquels il importe de s'attarder. La stratégie d'accroissement et de diversification de l'offre résidentielle devra ainsi miser sur une mixité générationnelle et demeurer flexible pour répondre à la diversification des modèles familiaux et assurer la viabilité du cadre bâti.

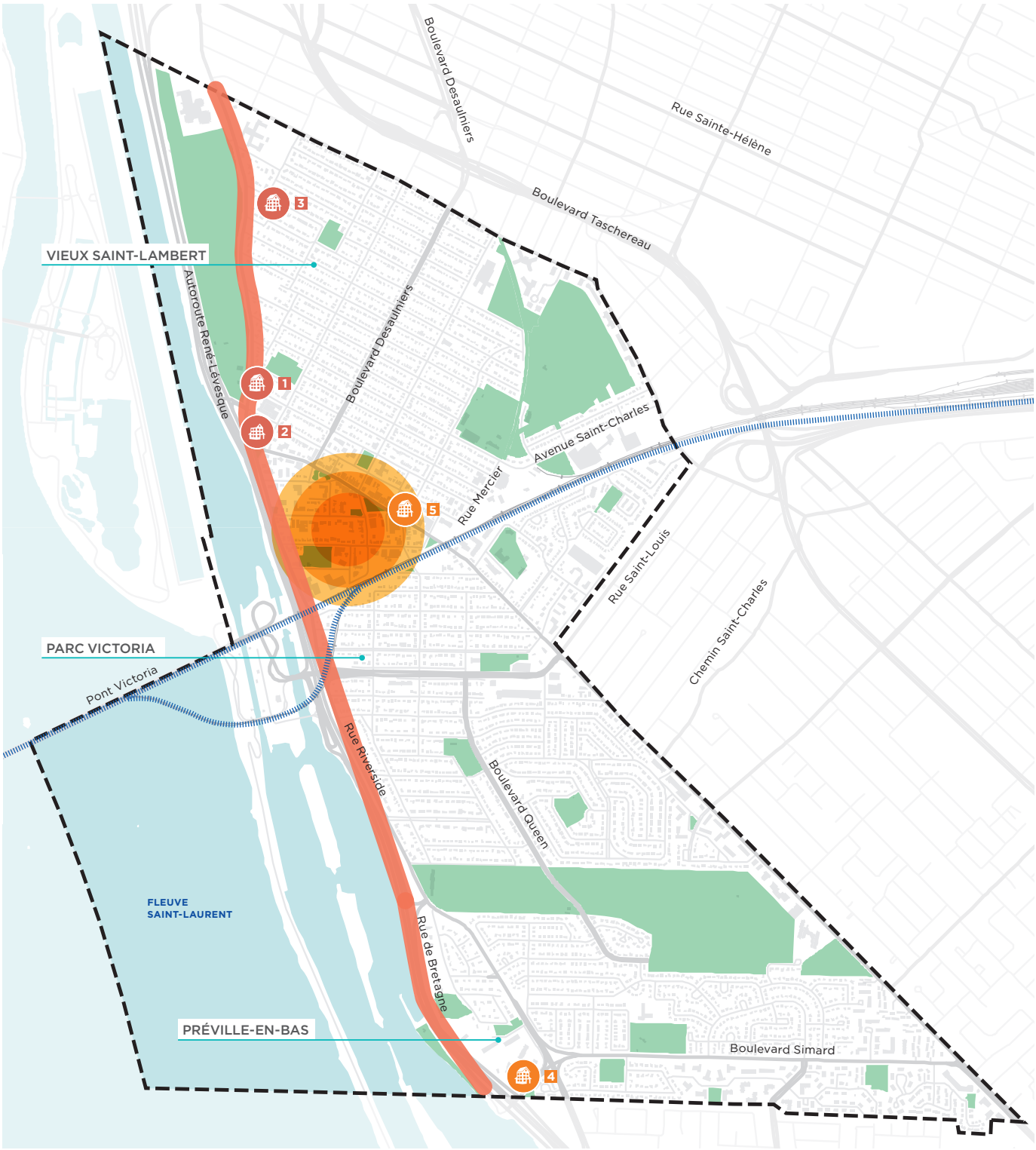
PRÉSERVATION ET MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE

Le cadre bâti homogène et le caractère distinct des quartiers lambertois présentent une valeur d'ensemble qui contribue grandement à l'identité de la ville. Saint-Lambert comprend plusieurs secteurs d'intérêt patrimonial, dont le noyau villageois, qui marque les débuts de l'urbanisation du territoire en lien avec le chemin de fer et la proximité du pont Victoria. C'est d'ailleurs à cet endroit qu'on retrouve le seul site archéologique de la ville, qui a révélé des vestiges associés au développement urbain du secteur au 19e siècle, ainsi que plusieurs autres sites identifiés comme secteurs d'intérêt archéologique.

Soulignons également que les habitations les plus anciennes, dont certaines datent du régime français, sont réparties le long du fleuve sur les rues Riverside ou de Bretagne. Il s'agit d'un ensemble patrimonial d'intérêt métropolitain, reconnu pour ses forts potentiels historique et archéologique. Le territoire comprend également trois (3) immeubles patrimoniaux classés en vertu de la *Loi sur le patrimoine culturel* et deux (2) immeubles patrimoniaux cités par la Ville.

Toutefois, la ville de Saint-Lambert est confrontée à une forte pression immobilière. Le renouvellement normal de la population, la hausse des prix et l'âge moyen des propriétés entraînent leur lot de projets de restauration et d'agrandissement. La préservation du caractère distinct et de l'harmonie visuelle des quartiers résidentiels constitue une priorité dans un contexte de valorisation importante du parc immobilier. En ce sens, l'évolution du cadre bâti du territoire devrait être encadré et suivi avec grande attention.

Figure 13 | Secteurs d'intérêt et immeubles patrimoniaux



ENSEMBLES PATRIMONIAUX D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN

- RUE RIVERSIDE
- NOYAU VILLAGEOIS
- LIMITE MUNICIPALE

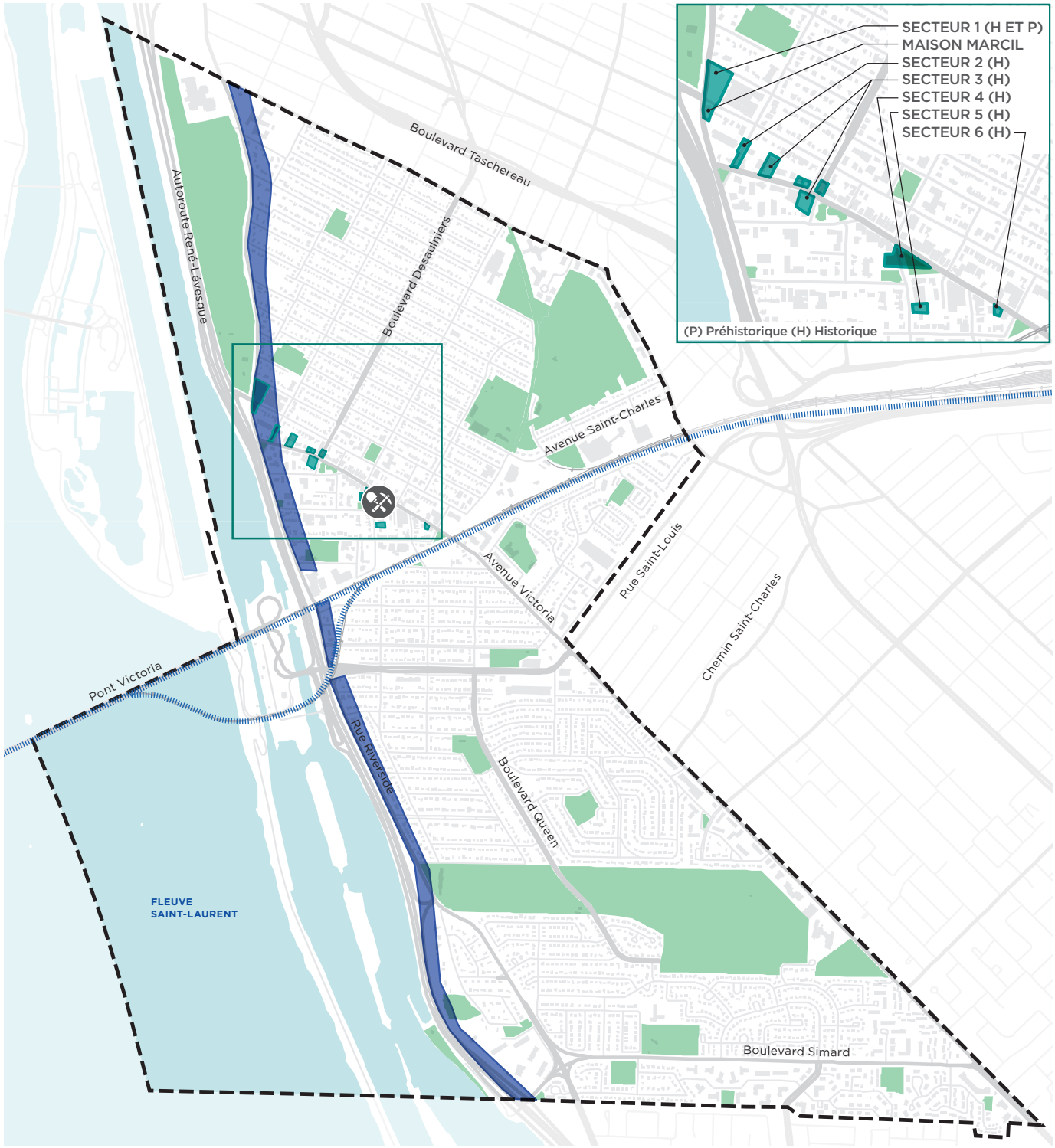
IMMEUBLES PATRIMONIAUX CLASSÉS

1. MAISON ANDRÉ-MERCILLE (MAISON AUCLAIR)
2. MAISON MARSIL (MUSÉE-MARSIL)
3. MAISON ANTOINE-SAINTE-MARIE (MAISON SHARPE)

IMMEUBLES PATRIMONIAUX CITÉS

4. MAISON BEAUVAIS
5. BOUTIQUE GARÈLE

Figure 14 | Secteurs d'intérêt archéologique



PARC

SECTEURS D'INTÉRÊT ARCHÉOLOGIQUE

SECTEURS À POTENTIELS HISTORIQUES ET PRÉHISTORIQUES

CHEMIN DE FER

LIMITE MUNICIPALE

SITE ARCHÉOLOGIQUE CONNU (BJFJ-110)

MISE EN VALEUR DES PAYSAGES

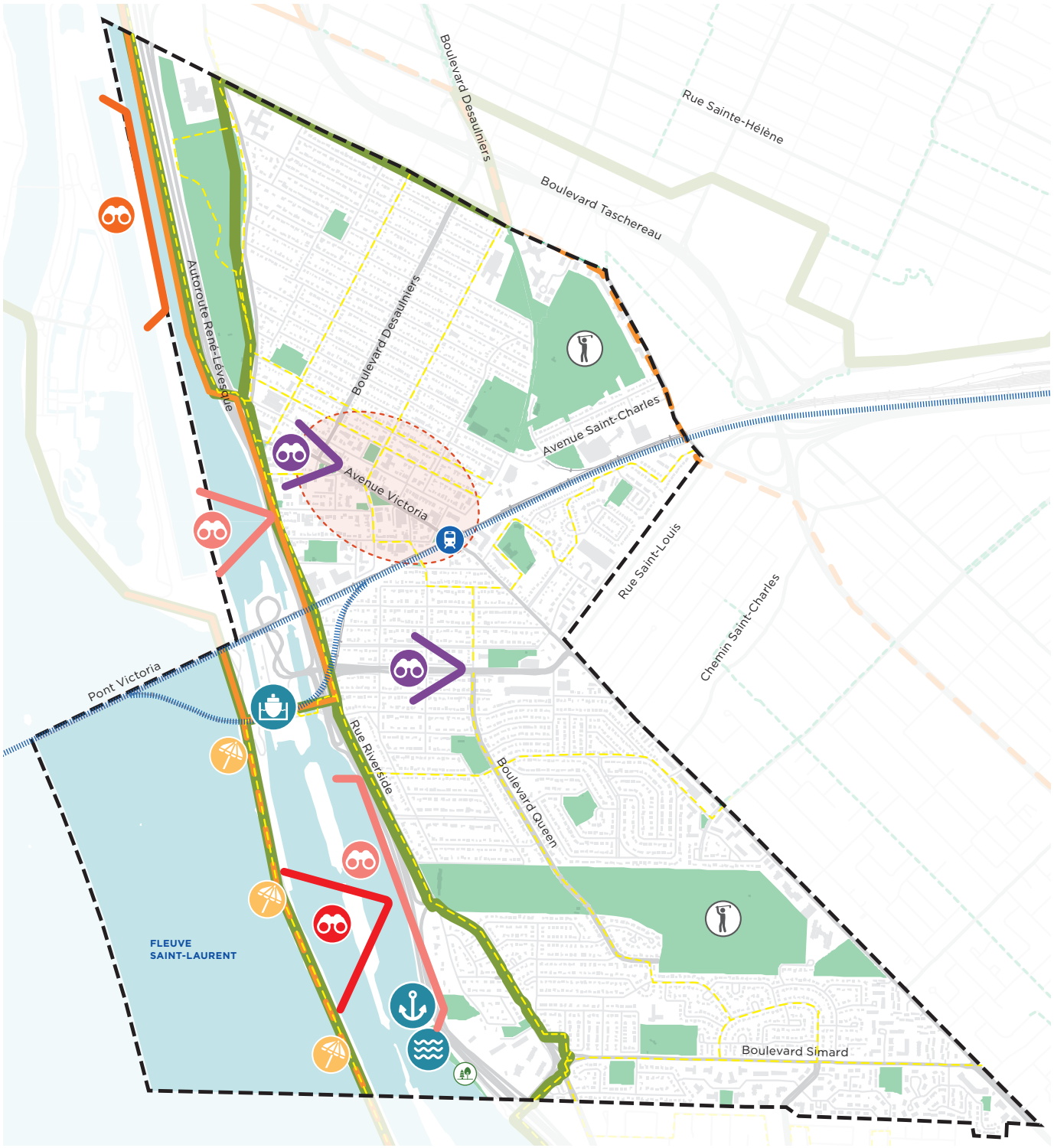
Territoire riverain, le paysage lambertois est fortement marqué par la présence de l'archipel du fleuve Saint-Laurent, qui est une composante majeure du paysage d'intérêt métropolitain. Paysage emblématique, il possède une forte valeur identitaire, autant pour les Lambertois que pour l'ensemble des Québécois. Il joue également depuis longtemps un rôle socioéconomique important, permettant le transport des personnes et des marchandises, la récréation, l'approvisionnement en eau et en nourriture. De plus, la richesse de ce milieu naturel contribue à la biodiversité.

La route 132 constitue une route panoramique qui offre des vues exceptionnelles sur le fleuve et ses îles, la Voie maritime du Saint-Laurent avec sa digue et ses écluses, le pont Samuel-de Champlain et le centre-ville de Montréal. Les réseaux cyclables récréatifs en rive et sur la digue ainsi que les parcs riverains permettent également d'admirer ce paysage emblématique. Le réaménagement du parc du Havre devrait permettre de mettre en valeur ce paysage et potentiellement améliorer l'accessibilité au fleuve.

DÉVELOPPEMENT DU RÉCRÉOTOURISME

Par sa localisation en bordure du fleuve et la présence d'infrastructures récréatives riveraines, Saint-Lambert possède de nombreux atouts en matière de récréotourisme. La présence des écluses et des axes 1 et 3 de la Route verte attire de nombreux visiteurs de passage. Le sentier Oka-Mont-Saint-Hilaire emprunte par ailleurs des portions existantes de la Route verte traversant Saint-Lambert. La marina et la rampe de mise à l'eau ou encore le parc riverain du Havre sont également des éléments d'intérêt accessibles par ces grands axes récréotouristiques. Le projet métropolitain de parc-plage du Grand Montréal viendra encore renforcer l'attraction de l'axe cyclable de la digue de la Voie maritime avec l'aménagement de belvédère et haltes de repos afin de profiter des vues sur le fleuve. Le centre-ville constitue également une destination d'intérêt qui pourrait être mise en valeur dans le circuit cyclable récréotouristique.

Figure 15 | Récréotourisme



- PARC
- LIMITE MUNICIPALE
- CHEMIN DE FER
- GARE DE TRAIN SAINT-LAMBERT
- CENTRE-VILLE
- RÉSEAU CYCLABLE
- ROUTE VERTE
- SENTIER OKA-MONT-SAINT-HILAIRE
- RÉSEAU VÉLO MÉTROPOLITAIN (PROJET)
- PARC-PLAGE DU GRAND MONTRÉAL (PROJET)
- POINT DE VUE EXCEPTIONNEL (MÉTROPOLITAIN)
- POINT DE VUE D'INTÉRÊT RÉGIONAL (RÉSEAU ROUTIER)
- POINT DE VUE D'INTÉRÊT RÉGIONAL (RÉSEAU ACTIF)
- POINT DE VUE D'INTÉRÊT LOCAL
- PARC DU HAVRE
- MARINA
- MISE À L'EAU
- ÉCLUSE
- GOLF

PROTECTION ET MISE EN VALEUR DES MILIEUX NATURELS D'INTÉRÊT

Le territoire de Saint- Lambert étant fortement urbanisé, les milieux naturels se concentrent sur les rives du fleuve. Les îlots et la digue de la Voie maritime constituent les seuls écosystèmes d'intérêt reconnus de Saint-Lambert. On trouve également en bordure de la digue quelques milieux humides identifiés. Ces milieux naturels fragiles, qui sont de propriété gouvernementale, doivent être préservés tout en permettant, dans le cas de la digue, les activités récréatives légères (piste cyclable, etc.).

Outre ces milieux naturels, notons également que la ville bénéficie de la présence de plusieurs parcs et golfs sur son territoire ainsi que du boisé du parc du Limousin, dont le potentiel écologique doit être étudié. Ces derniers, bien qu'accueillant des activités sportives et de loisirs participent à leur manière au cadre naturel de la ville.

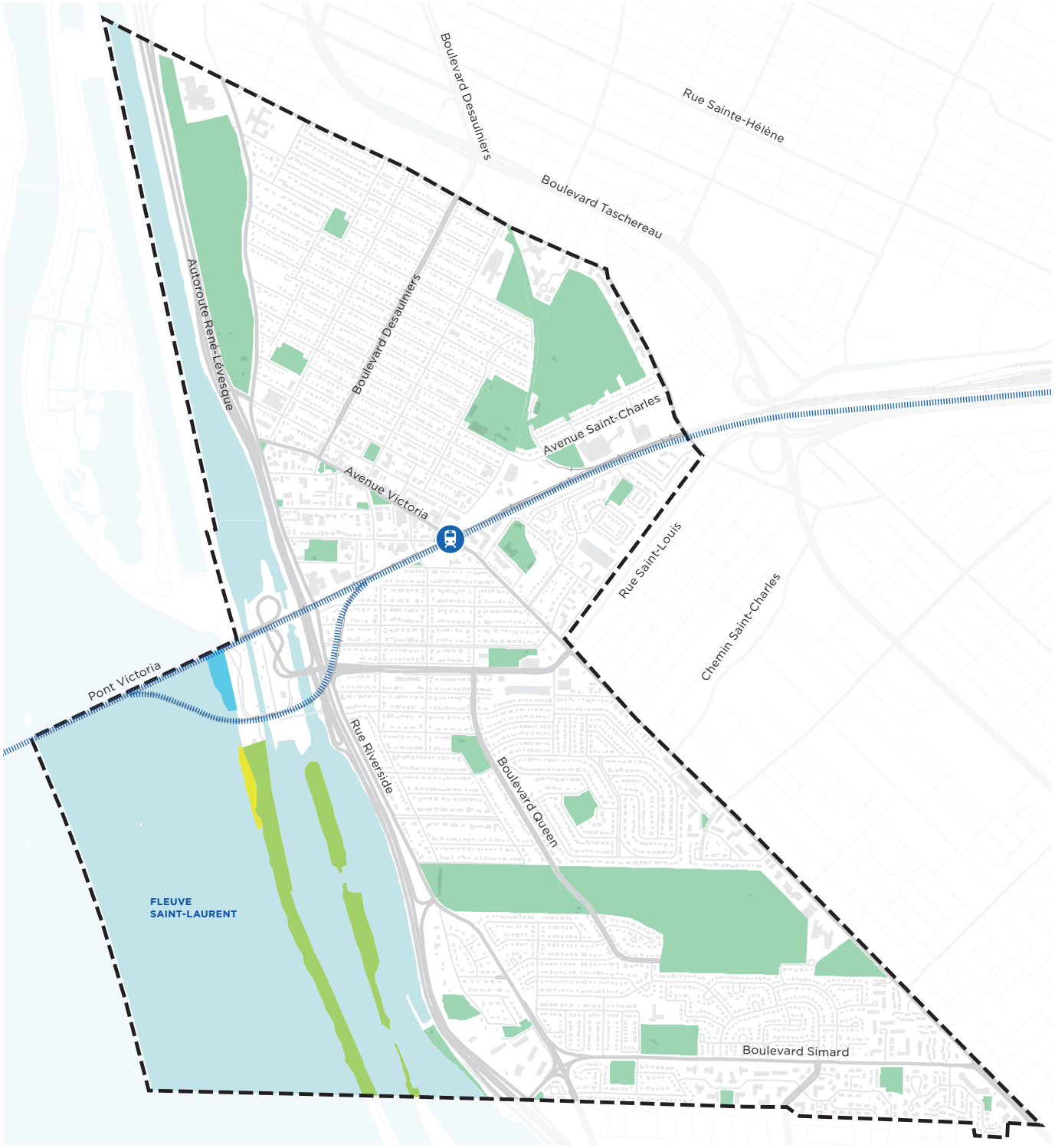
DIVERSIFICATION ÉCONOMIQUE

Ville résidentielle en très grande partie, l'activité économique de Saint-Lambert se caractérise par le développement des services de proximité pour l'essentiel. Les entreprises et distributeurs plus importants ne trouvent plus l'espace et les infrastructures nécessaires à leur expansion. La population active travaille majoritairement en dehors de Saint-Lambert, sur l'île de Montréal plus particulièrement, impliquant des déplacements journaliers en voiture et en transport en commun.

Le centre-ville de Saint-Lambert a intégré 51 nouvelles places d'affaires en 2017, selon un rapport de la CDE. Dans un contexte post pandémie, cet attrait devrait être soutenu par une approche misant sur le déplacement actif, la qualité des aménagements des espaces publics et l'attractivité des locaux commerciaux disponibles.

De plus, une réflexion sur la mixité commerciale et les secteurs d'emploi sur le territoire lambertois s'avère nécessaire. En complément au centre-ville dynamique et en croissance, les ensembles commerciaux de Saint-Lambert devraient être consolidés et améliorés. C'est une occasion inégalée de mettre en pratique les nouvelles tendances en matière d'aménagement durable, comme le redéveloppement mixte. Il sera donc important de réfléchir à une diversification économique dans les prochaines années, surtout dans une optique de mobilité durable. Cette réflexion doit également tenir compte des nouvelles tendances, comme le magasinage en ligne et la popularité grandissante des espaces de coworking.

Figure 16 | Milieux naturels d'intérêt



MILIEU HUMIDE

- PARC
- LIMITE MUNICIPALE
- CHEMIN DE FER
- GARE DE TRAIN SAINT-LAMBERT
- ÉCOSYSTÈME D'INTÉRÊT
- EAU PEU PROFONDE
- MARAIS

SECTEURS À CONSOLIDER OU REQUALIFIER

Aujourd'hui, le territoire de Saint-Lambert est construit à 95%, partagé entre le secteur résidentiel, commercial et institutionnel. L'expansion de ces activités par de nouveaux développements commerciaux et industriels est exclue. L'approche d'adaptation aux nouvelles conditions d'activités passe par des actions de renouvellement de l'aménagement urbain lui-même.

Plusieurs espaces offrent néanmoins un potentiel de consolidation ou de requalification:

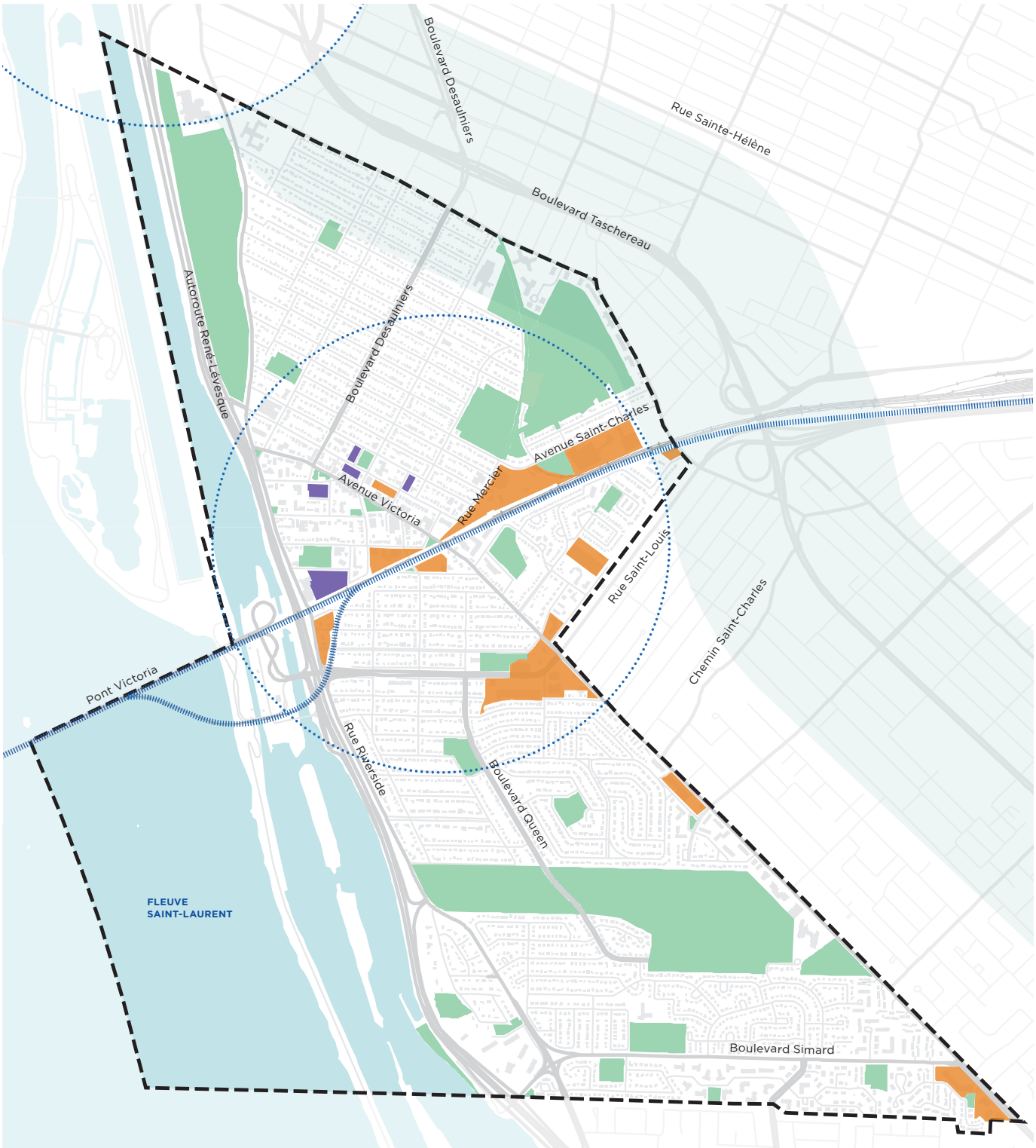
- *Le secteur industriel de la rue Saint-Charles, qui est voué à être requalifié à la suite du départ de l'usine Dare et la fermeture de la quincaillerie RONA;*
- *Les trois ensembles commerciaux situés le long de la rue Victoria qui présentent des espaces sous-utilisés qui pourraient accueillir des projets de consolidation axés sur une mixité de fonctions;*
- *Les terrains de stationnement incitatif, qui pourraient accueillir des projets de consolidation.*
- *L'ensemble formé par le stationnement municipal voisin de la gare de train de Via Rail et le terrain commercial adjacent sur lequel se trouve un petit immeuble de bureaux;*
- *Le terrain de stationnement privé situé derrière le magasin Taylor, qui pourrait se prêter à un redéveloppement résidentiel ou mixte;*
- *Le petit secteur de commerce et d'industrie situé entre la rue Saint-Denis et la voie de chemin de fer, dont une grande partie est occupée par des espaces d'entreposage ou de stationnement et des bâtiments d'un étage, et qui pourrait se prêter à un redéveloppement résidentiel ou mixte;*
- *Le secteur commercial situé entre la rue Riverside et l'embranchement de la voie ferrée;*
- *L'usine occupée par Lynx Industries Inc, qui se trouve enclavée dans un secteur résidentiel;*
- *Le terrain vacant situé au coin des rues Saint-Georges et Upper Edison.*

Le secteur de la rue Saint-Charles apparait comme prioritaire puisque le départ d'entreprises offre une opportunité de requalification à court terme.

À cela s'ajoutent plusieurs terrains municipaux pour lesquels une réflexion doit être menée par rapport à leur avenir (repositionnement des services municipaux, développement immobilier, etc.). Il s'agit de terrains de stationnement ou de terrains faiblement occupés par des édifices publics tels que l'Hôtel de Ville, la Maison Deslauniers ou le service des Travaux publics. Tous sont situés dans le centre-ville ou à proximité, ce qui en fait des emplacements de choix pour la consolidation de ce pôle multifonctionnel.

Ces espaces propices au redéveloppement devraient faire l'objet d'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. Étant situés dans l'aire d'influence du transport en commun métropolitain (gare de Saint-Lambert, boul. Taschereau) ou le long d'un axe de transport en commun structurant d'agglomération (rue Victoria), leur requalification devrait s'inspirer du concept de TOD (transit-oriented development), c'est-à-dire un véritable milieu de vie compact et multifonctionnel structuré autour du transport collectif et favorisant les déplacements actifs. Toutefois, des balises devront être appliquées afin d'encadrer le développement urbain compact attendu par la population et confirmé par Saint-Lambert 2035. Par exemple, la ville misera sur un cadre bâti encourageant une augmentation de la compacité, en privilégiant néanmoins des gabarits respectant l'échelle humaine.

Figure 17 | Secteurs à consolider ou requalifier



PARC

CHEMIN DE FER

LIMITE MUNICIPALE

AIRE D'INFLUENCE TRANSPORT EN COMMUN STRUCTURANT

POINT D'ACCÈS (RAYON 1KM

CORRIDOR TASCHEREAU

POTENTIEL DE REQUALIFICATION OU CONSOLIDATION

TERRAINS PRIVÉS

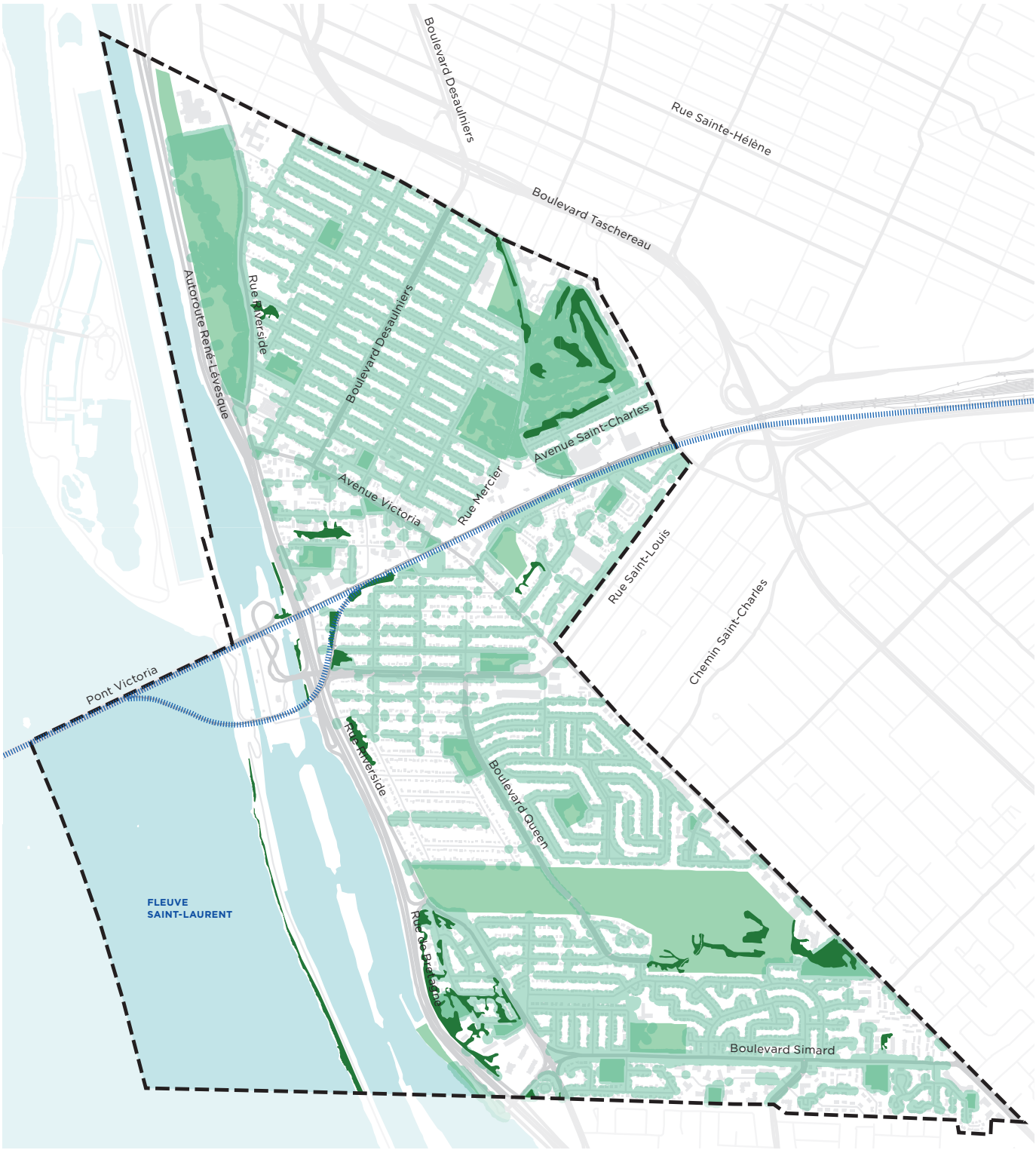
TERRAINS MUNICIPAUX

BIODIVERSITÉ ET AGRICULTURE URBAINE

Le couvert forestier de Saint-Lambert se caractérise surtout par la densité d'arbres matures bordant les rues et ce, sur presque tout le territoire. À cela s'ajoutent quelques ensembles boisés de petite taille principalement localisés dans les parcs et les golfs. Le parc du Limousin se distingue toutefois par la présence d'un boisé ayant conservé son caractère naturel et dont la valeur écologique est à étudier. Ce couvert forestier important participe grandement à l'identité de Saint-Lambert, mais demeure une ressource fragile. C'est pourquoi il importe de prévoir des mesures efficaces pour assurer la protection et la bonification du patrimoine arboré, autant sur le domaine public que privé, mais aussi pour encourager la diversité biologique afin de créer des plantations plus résilientes. Cela s'inscrit pleinement dans le concept de foresterie urbaine que la Ville a intégré à sa Politique de l'arbre.

De plus, la végétation lambertoise est majoritairement constituée d'arbres et de végétaux choisis pour leur esthétisme et leurs fonctions environnementales, mais l'agriculture urbaine gagnerait à occuper une place plus importante dans l'aménagement du territoire. Ainsi, la Ville souhaite encourager ses citoyens à s'approvisionner sainement et localement, tout en favorisant la mobilisation communautaire et la cohésion sociale.

Figure 18 | Couvert forestier sur le domaine public de Saint-Lambert



PARC

COUVERT FORESTIER (DOMAINE PUBLIC)

ENSEMBLES BOISÉS STRUCTURANTS

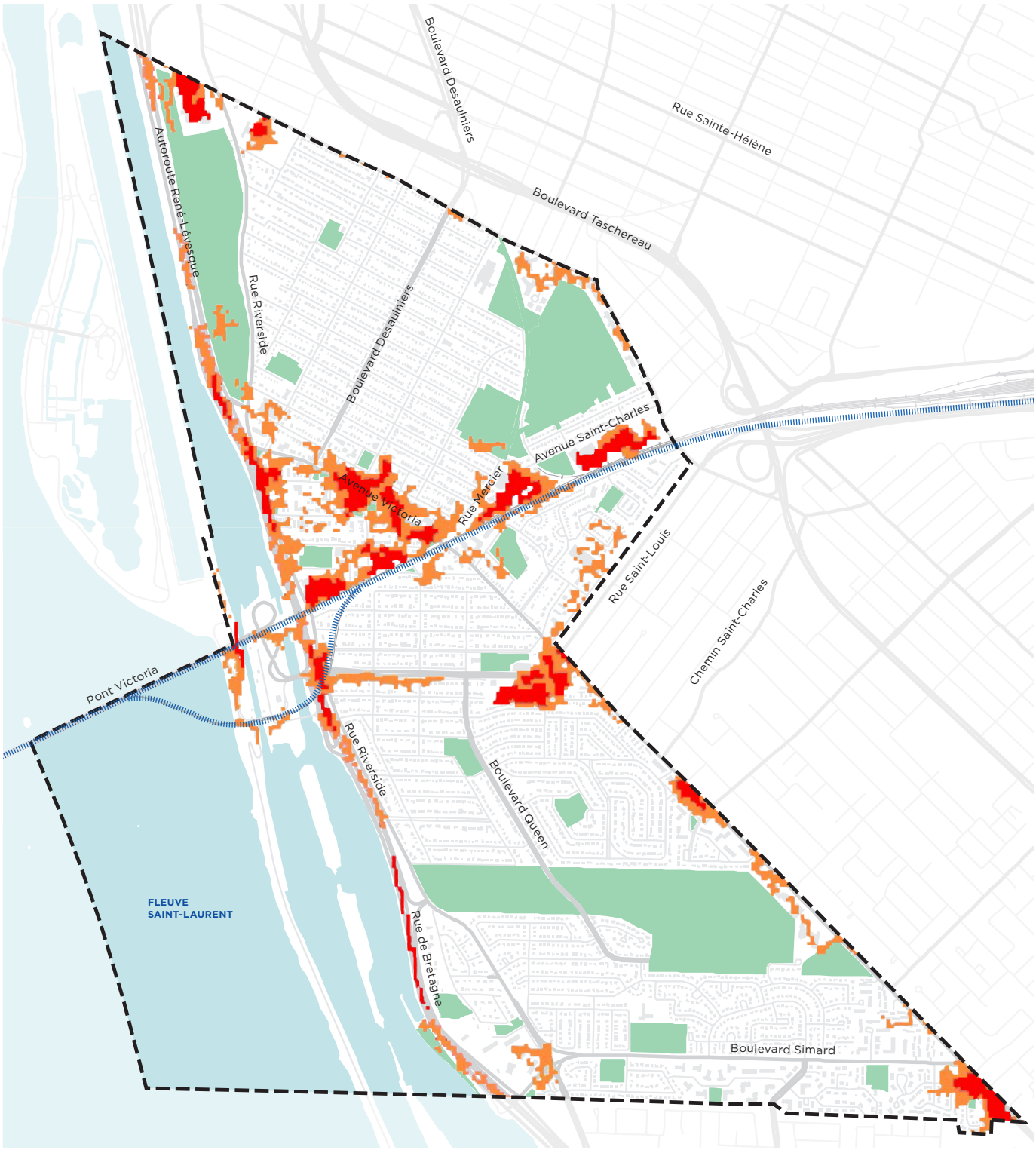
CHEMIN DE FER

LIMITE MUNICIPALE

LUTTE AUX ÎLOTS DE CHALEUR

L'optimisation de l'usage des espaces urbains passe aussi par la remise en question de l'aménagement de terrains tels que les stationnements à ciel ouvert et des espaces commerciaux. On retrouve ce type d'aménagement de long de la rue Victoria et de la voie ferrée. En plus de ne pas jouer un rôle économique et social optimal, ces aménagements constituent des îlots de chaleur, c'est-à-dire des terrains qui enregistrent des températures plus élevées que la moyenne en raison de l'absence d'ombre et la présence d'espaces minéralisés. L'approche de soutien à la mise en place de bonnes conditions pour en assurer le développement durable nous amène à devoir revoir en priorité les conditions d'aménagement de ces terrains qui présentent aussi des risques accrus de problèmes de santé, en plus de contribuer à l'imperméabilisation des sols et au problème de surutilisation du réseau d'égouts.

Figure 19 | Îlots de chaleur



PARC
ÎLOTS DE CHALEUR
CHEMIN DE FER
LIMITE MUNICIPALE

SYNTHÈSE DES DÉFIS POUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le Plan d'urbanisme, vise à poursuivre les efforts entamés en termes de planification afin de faire de Saint-Lambert un territoire écoesponsable :

- **En favorisant la sociabilisation par des aménagements conviviaux, sécuritaires et attrayants du domaine public;**
- **En favorisant prioritairement la mobilité active;**
- **En optimisant le réseau de parcs et de sentiers;**
- **En assurant la qualité de vie et la sécurité aux abords des infrastructures de transport;**
- **En assurant le maintien, voire la bonification, de la canopée publique et privée;**
- **En favorisant l'émergence d'initiatives en agriculture urbaine;**
- **En favorisant une mixité générationnelle;**
- **En assurant la protection du patrimoine architectural et du caractère spécifique des quartiers;**
- **En consolidant ou requalifiant les secteurs propices au développement selon les principes de compacité et de mixité;**
- **En misant sur des activités commerciales de proximité pour renforcer les milieux de vie;**
- **En éliminant les îlots de chaleur;**
- **En mettant en valeur le fleuve et ses berges à des fins récréotouristiques, dans le respect des milieux naturels.**

3. Stratégie d'aménagement à l'échelle du territoire

3.1 ÉNONCÉ DE VISION

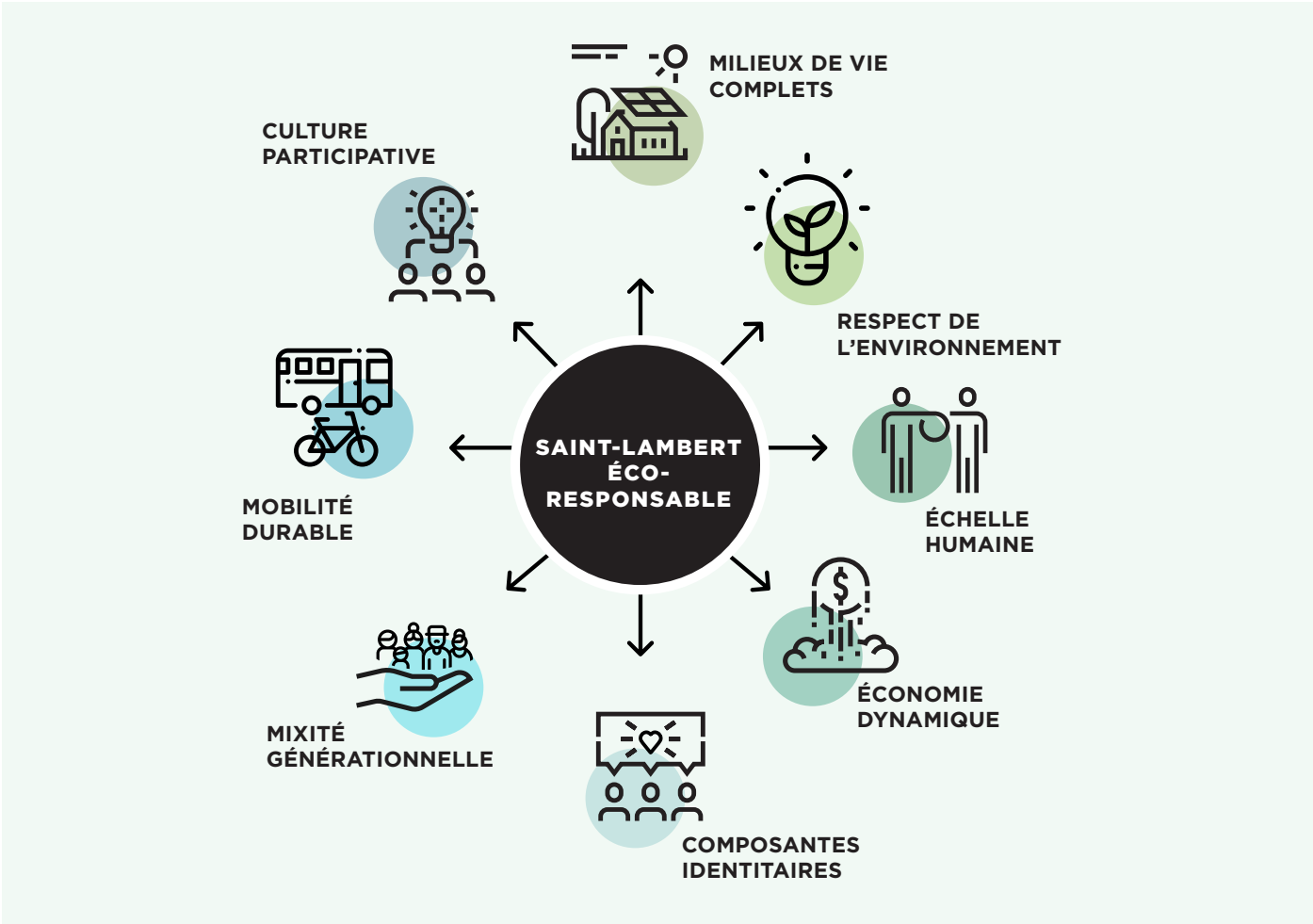
La vision stratégique d'aménagement permet d'adresser les enjeux soulevés par la lecture du milieu. Largement inspirée de la vision issue de la démarche participative Saint-Lambert 2035, il s'agit d'une ligne directrice représentative des ambitions du Conseil municipal, aussi bien que des aspirations citoyennes. Elle vise ainsi à refléter les valeurs et les besoins des citoyens d'aujourd'hui et de demain.

UNE VILLE ÉCORESPONSABLE COMPOSÉE DE MILIEUX DE VIE COMPLETS

La vision stratégique d'aménagement reconnait les composantes identitaires de Saint-Lambert et se veut résolument orientée vers le développement durable. Elle mise sur la consolidation des acquis afin de créer des milieux de vie complets et multifonctionnels, respectueux de l'échelle humaine et axés sur la mobilité durable. Pour ce faire, elle privilégie un développement urbain maîtrisé, respectueux de l'environnement et du caractère spécifique des quartiers lambertois.

Ultimement, la vision stratégique d'aménagement cherche à consolider les forces de Saint-Lambert en matière de développement urbain, culturel, économique et communautaire. Ainsi, elle mise sur une économie dynamique, une mixité générationnelle et une culture participative qui encouragent les interactions sociales et l'inclusion de tous les citoyens.

Figure 20 | Vision stratégique d'aménagement de Saint-Lambert



3.2 ORIENTATIONS ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

Pierre d'assise du Plan d'urbanisme, les orientations d'aménagement sont issues de la lecture du milieu et reflètent la vision stratégique de la Ville concernant l'aménagement et le développement du territoire. Cinq (5) orientations d'aménagement, déclinées en objectifs sous-jacents, ont été développées afin de concrétiser l'énoncé de vision et de faire de Saint-Lambert un territoire **écoresponsable, attractif et consolidé.**

ORIENTATION 1 | PRÉSERVER ET METTRE EN VALEUR L'IDENTITÉ LAMBERTOISE	
OBJECTIF 1.1	Assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine de Saint-Lambert
OBJECTIF 1.2	Encourager un développement urbain compact, à échelle humaine, respectant le caractère spécifique et l'harmonie visuelle des quartiers résidentiels
OBJECTIF 1.3	Promouvoir un cadre bâti durable
OBJECTIF 1.4	Protéger et bonifier la canopée publique et privée
OBJECTIF 1.5	Augmenter les îlots de fraîcheur en encourageant le verdissement des espaces publics et privés
OBJECTIF 1.6	Renforcer le sentiment de fierté en misant sur une culture participative qui favorise l'implication et l'inclusion de tous les citoyens
OBJECTIF 1.7	Valoriser les lieux de diffusion culturelle et soutenir les initiatives culturelles susceptibles de contribuer à affirmer l'identité distinctive de Saint-Lambert
OBJECTIF 1.8	Protéger et mettre en valeur les paysages et écosystèmes d'intérêt riverains
OBJECTIF 1.9	Préserver la ressource en eau

ORIENTATION 2 | ENCOURAGER LA MOBILITÉ DURABLE ET OFFRIR DES ALTERNATIVES À L'AUTO SOLO	
OBJECTIF 2.1	Optimiser le réseau de transports actifs en améliorant la connexion entre les différents lieux d'intérêt par des liens sécuritaires et continus, notamment vers le réseau de transport en commun
OBJECTIF 2.2	Améliorer l'offre de transports collectifs en assurant une bonne desserte des différents milieux de vie
OBJECTIF 2.3	Apaiser la circulation automobile dans les secteurs sensibles et accorder plus de place aux piétons et aux cyclistes
OBJECTIF 2.4	Assurer une cohabitation sécuritaire et harmonieuse du transport des marchandises et des personnes afin de diminuer le sentiment d'insécurité des cyclistes et piétons
OBJECTIF 2.5	Développer une offre alternative de transports durables, notamment l'autopartage et le covoiturage
OBJECTIF 2.6	Favoriser une gestion optimale du stationnement

ORIENTATION 3 | RENFORCER LES MILIEUX DE VIE EN VALORISANT NOS PARCS ET PROTÉGEANT NOS ESPACES VERTS	
OBJECTIF 3.1	Encourager la socialisation en créant des lieux de rencontre animés dotés d'une programmation intergénérationnelle et quatre-saisons
OBJECTIF 3.2	Relier les principaux pôles d'attraction par des aménagements conviviaux, sécuritaires et attrayants du domaine public
OBJECTIF 3.3	Optimiser et mettre à niveau les installations propices à accueillir des activités culturelles, de loisirs et sportives dans l'espace public en tenant compte des besoins du milieu et des nouvelles tendances
OBJECTIF 3.4	Améliorer l'accessibilité aux abords du fleuve et y encourager la tenue d'événements et d'activités
OBJECTIF 3.5	Encourager les initiatives citoyennes dans l'espace public et les partenariats avec les organismes du milieu
OBJECTIF 3.6	Favoriser l'émergence et la pérennité d'initiatives en agriculture urbaine sur le domaine public
OBJECTIF 3.7	Reconnaitre la contribution de nature écologique, culturelle, sociale et sportive des parcs et golfs de Saint-Lambert

ORIENTATION 4 | ASSURER UN DÉVELOPPEMENT MISANT SUR LA MIXITÉ POUR MIEUX RÉPONDRE AUX BESOINS DE NOTRE COMMUNAUTÉ	
OBJECTIF 4.1	Encourager la venue de nouvelles familles et jeunes adultes pour assurer le dynamisme et la croissance de la ville à long terme
OBJECTIF 4.2	Lutter contre l'isolement social et encourager l'intergénérationnalité
OBJECTIF 4.3	Développer une offre diversifiée de logements et de services pour des ménages aux réalités variées
OBJECTIF 4.4	Améliorer l'accessibilité aux services sociaux, culturels et économiques dans les milieux de vie
OBJECTIF 4.5	Favoriser l'entraide, l'inclusion sociale et la participation active de la population à la vie et au développement de la communauté
OBJECTIF 4.6	Encourager la pratique de l'agriculture urbaine sur les terrains privés
OBJECTIF 4.7	Optimiser une saine cohabitation des usages pour limiter les impacts des nuisances anthropiques sur la qualité de vie des résidents

ORIENTATION 5 | RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE ET STIMULER L'ÉCONOMIE LOCALE	
OBJECTIF 5.1	Renforcer la vitalité du centre-ville en privilégiant la compacité et en assurant une diversité de l'offre commerciale
OBJECTIF 5.2	Encourager la consolidation ou la requalification de certains espaces industriels et commerciaux en privilégiant les projets innovants et durables, axés sur une mixité de fonctions
OBJECTIF 5.3	Soutenir et encourager les commerces de proximité pour renforcer les milieux de vie
OBJECTIF 5.4	Favoriser le développement de pôles d'emploi locaux connectés aux réseaux de transports actifs et collectifs
OBJECTIF 5.5	Encourager l'innovation et l'aménagement d'espaces de travail qui tiennent compte des besoins du milieu et des nouvelles tendances (ex : espaces de coworking)
OBJECTIF 5.6	Faire de la culture un moteur de développement économique pour la ville

3.3 LES CONCEPTS D'ORGANISATION SPATIALE ET DE MOBILITÉ

Les concepts d'organisation spatiale et de mobilité représentent de façon schématique les principales composantes territoriales qui tiennent un rôle structurant dans l'aménagement du territoire de Saint-Lambert. Ils sont porteurs des grandes orientations d'aménagement dans la mesure où ils illustrent de manière schématique les enjeux et les objectifs de développement et d'aménagement identifiés au Plan d'urbanisme.

Le **concept d'organisation spatiale** s'articule autour des dynamiques territoriales sur lesquelles Saint-Lambert doit s'appuyer pour assurer son développement. Il illustre notamment le rôle particulier des pôles suivants :

— *la gare de train, pôle intermodal structurant dont le pouvoir d'attraction s'étend sur une vaste aire d'influence, possède un potentiel d'achalandage important susceptible de soutenir une mixité de fonctions;*

— *le centre-ville, cœur historique, commercial, culturel et institutionnel à consolider;*

— *les grands secteurs à requalifier situés dans l'aire d'influence de la gare de train et qui feront l'objet d'une planification détaillée;*

— *le secteur industriel Saint-Charles, voué à devenir un quartier durable connecté à son environnement;*

— *le pôle commercial à l'intersection de la route 112 et de l'avenue Victoria, à consolider selon des principes de mixité et de compacité;*

— *le parc du Havre, dont le potentiel récréatif doit être renforcé afin d'offrir aux Lambertois une plus grande proximité avec le fleuve.*

Le concept illustre également les autres secteurs de redéveloppement voués à être requalifiés ou consolidés.

Le concept de mobilité illustre l'importance des liens de déplacement actifs au sein du territoire, de même que le rôle structurant des infrastructures de transport en commun dans une optique de promouvoir la mobilité durable :

— *La ligne de train de banlieue Montréal-Mont-Saint-Hilaire et la ligne d'autobus 55, qui donnent un accès direct et rapide au centre-ville de Montréal et au métro, et dont le service doit être renforcé;*

— *l'axe Victoria/Riverside qui traverse le territoire et relie Saint-Lambert aux villes voisines, au métro et au REM;*

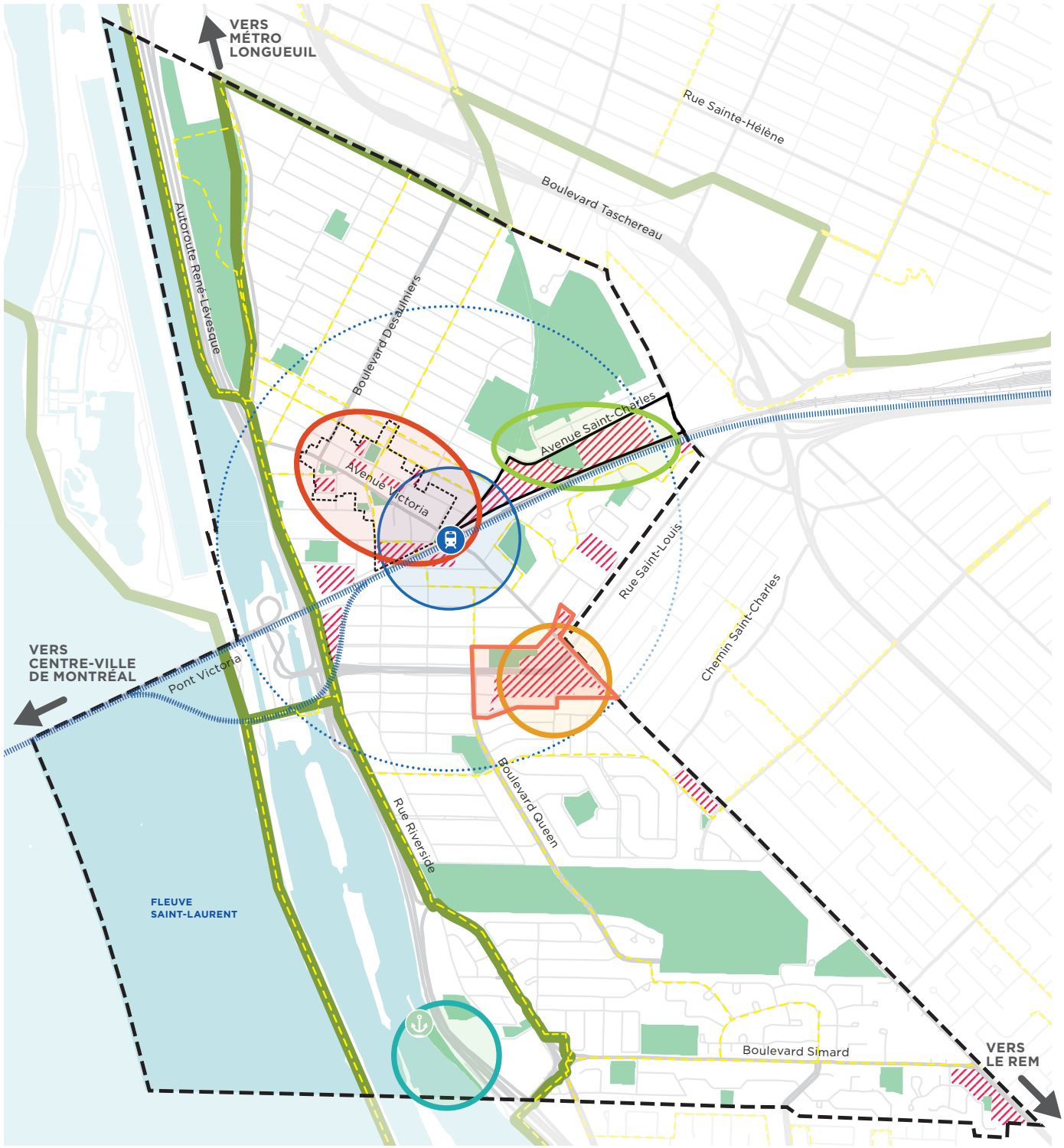
— *une potentielle boucle de transport en commun interne reliant les milieu de vie entre eux;*

— *Les grands axes de transport actif, existants (Route verte, boul. Simard, boul. Queen, coulée verte) et projetés (rue Victoria, rue Saint-Georges, prolongement de la coulée verte et nouveau lien traversant la voie ferrée);*

— *le réseau cyclable interne composé de chaussées désignées.*

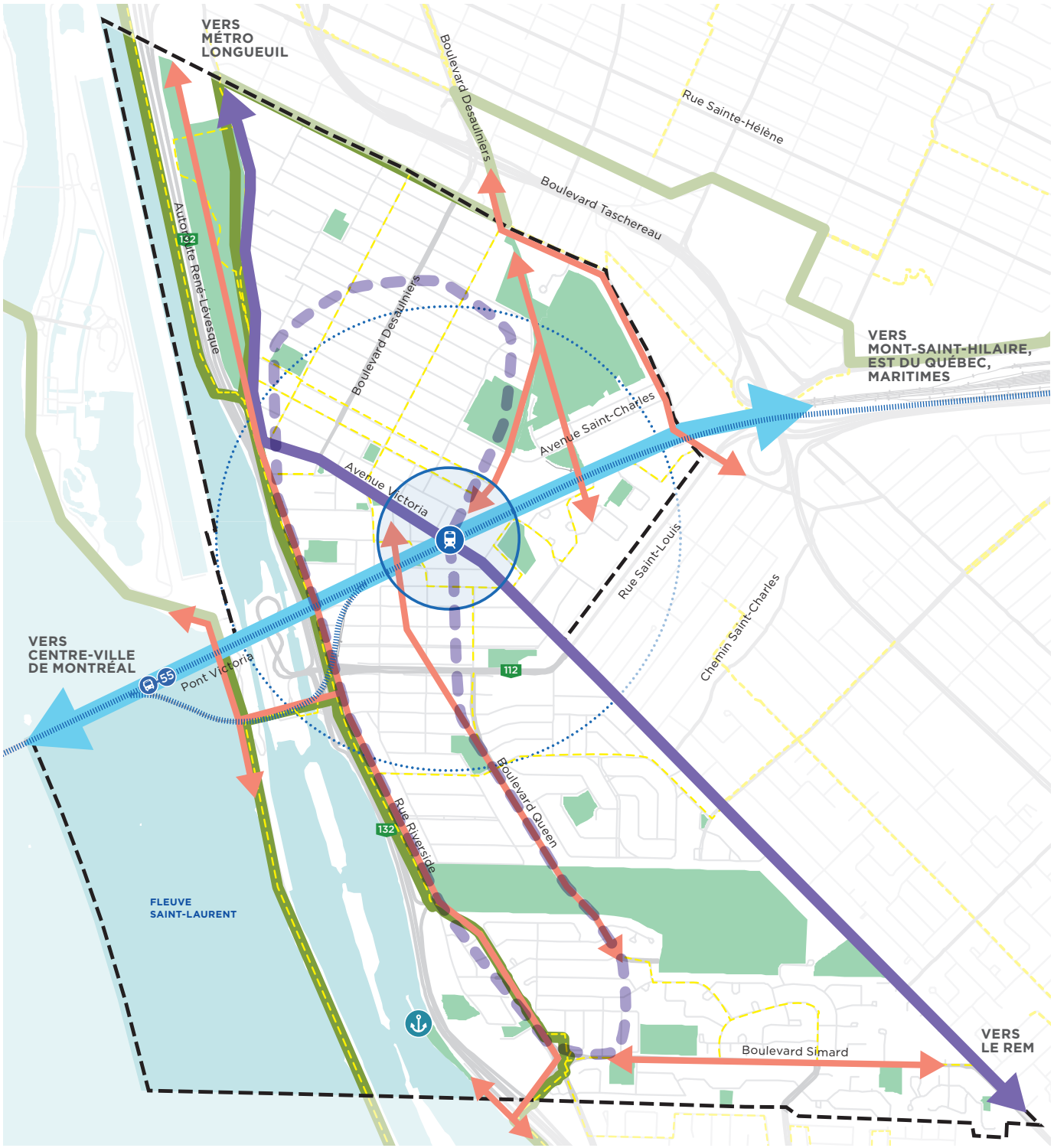
Ce concept met également en relief le rôle fondamental de la gare de Saint-Lambert. Interconnexion entre les réseaux de transport en commun métropolitains et d'agglomération, elle constitue un nœud multimodal de premier ordre, un lieu d'échanges et une porte d'entrée majeure pour Saint-Lambert.

Figure 21 | Concept d'organisation spatiale



- CHEMIN DE FER
- LIMITE MUNICIPALE
- GARE DE TRAIN SAINT-LAMBERT
- LIMITE PPU CENTRE-VILLE
- LIMITE PPU SECTEUR SAINT-CHARLES
- LIMITE PPU BOUL. SIR- WILFRID-LAURIER
- AIRE D'INFLUENCE DE LA GARE (RAYON 1KM)
- RÉSEAU CYCLABLE
- ROUTE VERTE
- PÔLE NAUTIQUE
- PARC
- SECTEUR DE REDÉVELOPPEMENT
- PÔLE RÉCRÉATIF RIVERAIN
- FUTUR PÔLE MIXTE
- FUTUR QUARTIER DURABLE
- CENTRE-VILLE
- PÔLE INTERMODAL STRUCTURANT

Figure 22 | Concept de mobilité



- CHEMIN DE FER
- LIMITE MUNICIPALE
- GARE DE TRAIN SAINT-LAMBERT
- AIRE D'INFLUENCE DE LA GARE (RAYON 1KM)
- RÉSEAU CYCLABLE
- ROUTE VERTE
- PÔLE NAUTIQUE
- PARC
- LIGNE D'AUTOBUS
- AXE DE TRANSPORT COLLECTIF MÉTROPOLITAIN PRIORITAIRE
- AXE DE TRANSPORT ACTIF ET COLLECTIF D'AGGLOMÉRATION STRUCTURANT
- GRANDS AXES DE TRANSPORT ACTIF
- BOUCLE DE TRANSPORT COLLECTIF POTENTIELLE
- PÔLE INTERMODAL STRUCTURANT

3.4 LES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

Les affectations du territoire expriment la vocation dominante souhaitée pour les différents secteurs du territoire. Elles indiquent les usages pouvant être autorisés en vertu du Règlement de zonage. La notion de fonction dominante et complémentaire indique les fonctions devant prévaloir dans une affectation lorsque transposées au Règlement de zonage.

3.4.1 INTERPRÉTATION DES LIMITES DES AIRES D'AFFECTATION

Les lignes délimitant les aires indiquées au plan des affectations reflètent, règle générale, les limites suivantes:

- *les limites de la ville;*
- *les lignes de propriétés de terre, de terrain et de lot ou leur prolongement;*
- *l'axe central ou le prolongement de l'axe central des rues ou voies publiques existantes ou proposées.*
- *l'axe central de l'emprise d'une voie ferrée;*
- *les limites peuvent également être indiquées par une mesure portée sur les plans du Plan d'urbanisme à partir d'une limite ci-dessus mentionnée.*

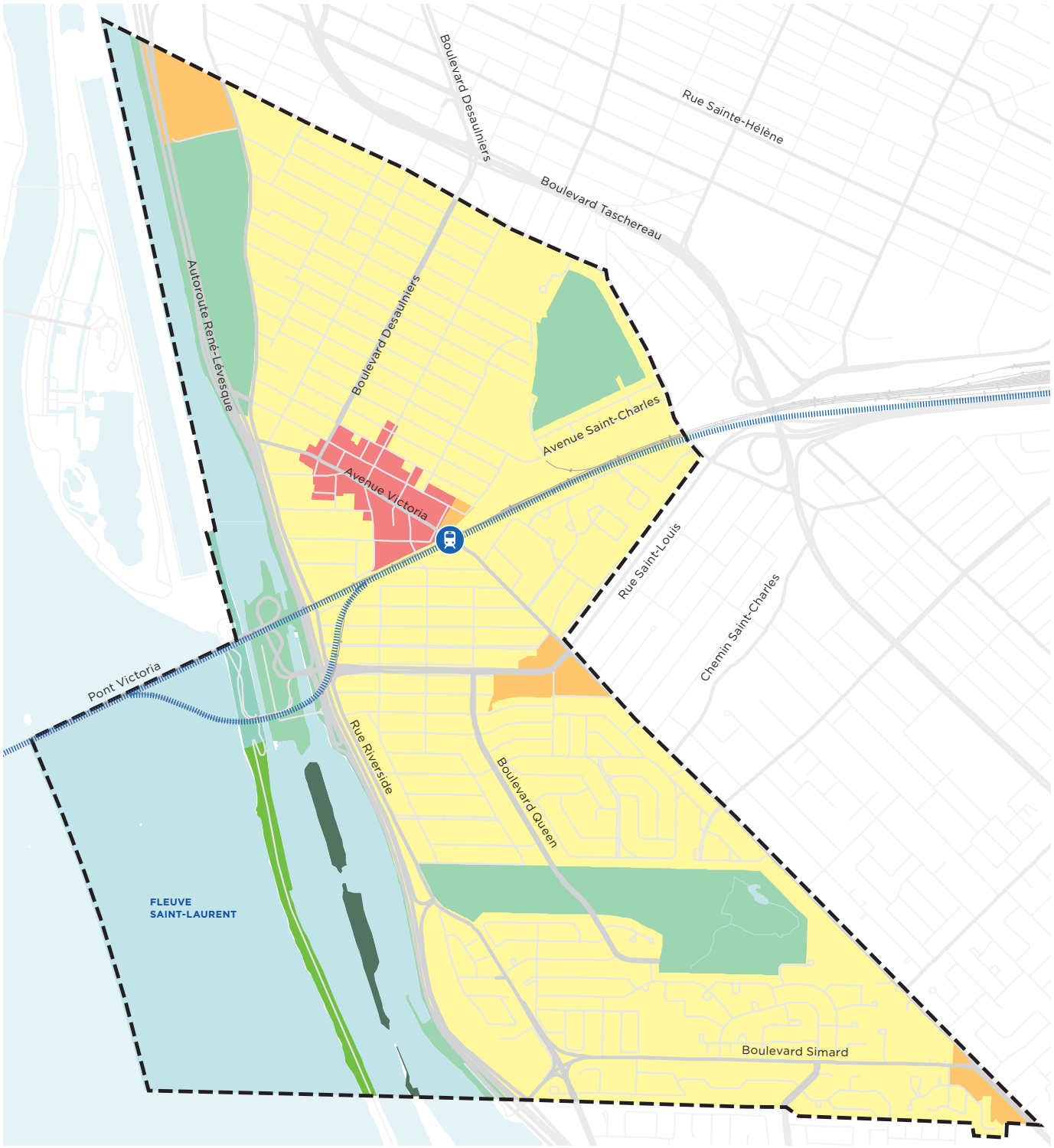
Lorsqu'une limite ne coïncide pas avec l'une des lignes mentionnées précédemment, une mesure doit être prise à l'échelle sur le plan.

La limite d'une aire coïncidant avec l'axe d'une rue publique existante ou proposée, telle qu'indiquée au plan, réfère toujours à l'axe de cette rue, même si sa localisation en est modifiée suite à l'approbation d'un plan relatif à une opération cadastrale ou autre.

3.4.2 AFFECTATIONS

La localisation des différentes affectations est montrée à la carte suivante.

Figure 23 | Affectations du territoire



CHEMIN DE FER
LIMITE MUNICIPALE
GARE DE TRAIN SAINT-LAMBERT

AFFECTATIONS

RÉSIDENTIELLE
MULTIFONCTIONNELLE CENTRE-VILLE
MULTIFONCTIONNELLE
RÉCRÉATION ET GRANDS ESPACES VERTS
PROTECTION ET MISE EN VALEUR
CONSERVATION

Affectations du territoire de Saint-Lambert

AFFECTATION	FONCTIONS AUTORISÉES
RÉSIDENTIELLE	**Dominante** — *Habitation* **Complémentaire** — *Commerce et service de soutien aux fonctions autorisées, mais excluant les grossistes et les commerces de gros** — *Bureau** — *Installation communautaire de proximité* — *Activité récréative intensive* — *Industrie compatible, aux conditions suivantes :* - *L'usage existait le 19 décembre 2016 ou l'usage est restreint et vise à assurer la viabilité économique d'un bâtiment et d'un terrain à vocation industrielle; et* - *Les nuisances (bruit, poussière, odeur, circulation, stationnement, entreposage, etc.) sur les fonctions dominantes sont contrôlées.* ***Autorisé aux conditions suivantes :** — *Les nuisances (circulation automobile, stationnement, etc.) sont contrôlées; et* — *Le bâtiment occupe une insertion dans la trame résidentielle, est implanté sur une artère commerciale ou dans un regroupement commercial et respecte l'échelle du secteur.*
MULTIFONCTIONNELLE CENTRE-VILLE	**Voir les affectations détaillées du PPU du centre-ville**
MULTIFONCTIONNELLE	**Dominante** — *Habitation* — *Commerce et service de toute catégorie, mais excluant les grossistes, les commerces de gros et les regroupements commerciaux (de détail) à rayonnement suprarégional* — *Bureau* — *Installation communautaire de toutes catégories* **Complémentaire** — *Activité récréative intensive* — *Industrie compatible, aux conditions suivantes :* - *L'usage existait le 19 décembre 2016 ou l'usage est restreint et vise à assurer la viabilité économique d'un bâtiment et d'un terrain à vocation industrielle; et* - *Les nuisances (bruit, poussière, odeur, circulation, stationnement, entreposage, etc.) sur les fonctions dominantes sont contrôlées.*

AFFECTATION	FONCTIONS AUTORISÉES
RÉCRÉATION ET GRAND ESPACE VERT	**Dominante** — *Activité récréative extensive et intensive* **Complémentaire** — *Installation communautaire de proximité (en lien avec les activités récréatives autorisées)* — *Commerce et service de soutien aux fonctions autorisées*
PROTECTION ET MISE EN VALEUR	**Dominante** — *Activité récréative extensive, aux conditions suivantes :* - *les activités doivent être ponctuelles ou de type réseau linéaire et être associées à la mise en valeur de l'écosystème d'intérêt.* - *Les constructions et aménagements doivent tenir compte de la capacité de soutien de l'écosystème d'intérêt.* — *Activités de protection, de conservation et de mise en valeur d'habitats fauniques, incluant les travaux d'entretien et d'aménagement de cours d'eau.* **Complémentaire** — *Installation communautaire de proximité, aux conditions suivantes :* - *L'usage doit être en lien direct avec la protection et la mise en valeur de l'écosystème d'intérêt.* - *Les constructions et aménagements doivent tenir compte de la capacité de soutien de l'écosystème et éviter, dans la mesure du possible, les espaces boisés* — *Commerce et service de soutien aux fonctions autorisées, aux conditions suivantes :* - *Les constructions et aménagements doivent tenir compte de la capacité de soutien de l'écosystème et éviter, dans la mesure du possible, les espaces boisés*
CONSERVATION	**Dominante** — *Activités de protection, de conservation et de mise en valeur d'habitats fauniques, incluant les travaux d'entretien et d'aménagement de cours d'eau.* **Complémentaire** — *Activité de renaturalisation, de stabilisation, de nettoyage et d'entretien à des fins de soutien à l'habitat faunique, incluant les travaux d'entretien des lignes et corridors de transport d'énergie*

3.4.3 FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES AUTORISÉES SUR TOUT LE TERRITOIRE

À moins d'être autorisées comme fonctions dominantes dans une affectation, les fonctions suivantes sont autorisées comme fonctions complémentaires sur l'ensemble du territoire :

— *Les infrastructures de transport d'énergie et de télécommunications;*

— *Les activités de protection, de conservation et de mise en valeur d'habitats fauniques, incluant les travaux d'entretien et d'aménagement de cours d'eau.*

Les fonctions suivantes sont autorisées comme fonctions complémentaires sur l'ensemble du territoire sauf dans l'affectation Conservation :

— *Les activités récréatives extensives;*

— *Les infrastructures associées à la distribution locale du câble, de l'électricité, du téléphone et du gaz naturel.*

Les fonctions suivantes sont autorisées comme fonctions complémentaires sur l'ensemble du territoire sauf dans les affectations Protection et mise en valeur et Conservation :

— *L'agriculture urbaine, aux conditions suivantes :*

- elle doit être compatible avec son milieu récepteur,
- elle ne peut être permise sur un terrain identifié comme mesure de compensation au sens de la *Loi concernant des mesures de compensation pour la réalisation de projets affectant un milieu humide ou hydrique* (RLRQ, c. M-11.4) et l'épandage de matières résiduelles fertilisantes doit être prohibé.

— *Les infrastructures d'égouts et d'aqueduc (incluant les installations de captation, de traitement et de distribution des eaux).*

Les fonctions suivantes sont autorisées comme fonctions complémentaires sur l'ensemble du territoire sauf dans les affectations Protection et mise en valeur, Conservation et dans les trois principales aires de l'affectation Récréation et grands espaces verts :

— *Les infrastructures routières et ferroviaires;*

— *Les infrastructures et installations de transport collectif ainsi que les installations de sécurité civile (pompier, police, etc.).*

3.4.4 FONCTIONS PROHIBÉES SUR TOUT LE TERRITOIRE

Les usages suivants sont prohibés sur le territoire de l'ensemble de la ville :

- *les industries d'extraction minière sur des terres privées où, en vertu des articles 4 et 5 de la Loi sur les mines (RLRQ, c. M-13-1), le droit aux substances minérales appartient au propriétaire du sol ;*
- *l'extraction minière réalisée dans le cadre d'une carrière, d'une sablière ou d'une gravière située en terre privée et où le droit aux substances minérales a été abandonné au propriétaire du sol;*
- *la production d'explosifs et de feux d'artifice;*
- *les raffineries;*
- *les industries du tannage;*
- *la production d'électricité à des fins commerciales par des éoliennes (individuelles ou dans un parc éolien).*

3.4.5 INSTALLATIONS D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN

Toute nouvelle installation d'envergure métropolitaine en matière de santé, d'éducation, d'administration publique et de culture, de récréation et de sports doit s'implanter sur un site localisé :

- *à moins de 1 km d'un point d'accès au transport en commun métropolitain;*
- *sur un site accessible par transport actif;*
- *en tenant compte des contraintes naturelles et anthropiques en place.*

3.5 LES DENSITÉS RÉSIDENTIELLES

3.5.1 DENSITÉS MINIMALES

Tel que requis par le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil, des seuils minimaux de densité différents s'appliquent selon la proximité des infrastructures de transport en commun d'envergure métropolitaine. La carte suivante indique les seuils applicables aux différents secteurs.

Les seuils de densité résidentielle minimaux s'appliquent à tous les 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. Les lots résiduels de tout projet de développement initié avant le 12 mars 2012 peuvent être exclus de l'application des seuils de densité.

Les densités minimales prescrites peuvent ne pas être imposées aux lots intercalaires de 1 000 m^2 et moins déjà existants au moment de l'entrée en vigueur du SAD (19 décembre 2016) dans les cas d'exception suivants :

— *dans les sites d'intérêt patrimonial identifiés à la carte des seuils de densité;*

— *pour tout lot situé dans un secteur où le seuil minimal de densité brute est de 35 logements par hectare.*

Dans ces cas, les nouveaux bâtiments construits sur ces lots n'ont pas à être considérés dans l'atteinte du seuil global de densité exigé pour l'aire d'influence ou le secteur.

Lorsque les densités résidentielles brutes sont utilisées, ne doivent pas être considérés dans leur calcul :

— *un site n'autorisant pas la fonction résidentielle, mais excluant tout parc et toute installation communautaire de voisinage (pataugeoire, école, maison de quartier, garderie, bibliothèque, etc.);*

— *un site construit, quelle que soit sa vocation, pourvu qu'il n'y ait pas d'ajout de logements;*

— *un milieu naturel d'intérêt identifié à la réglementation d'urbanisme, pourvu que la fonction résidentielle n'y soit pas autorisée;*

— *un plan ou cours d'eau, incluant sa bande de protection riveraine et sa plaine inondable;*

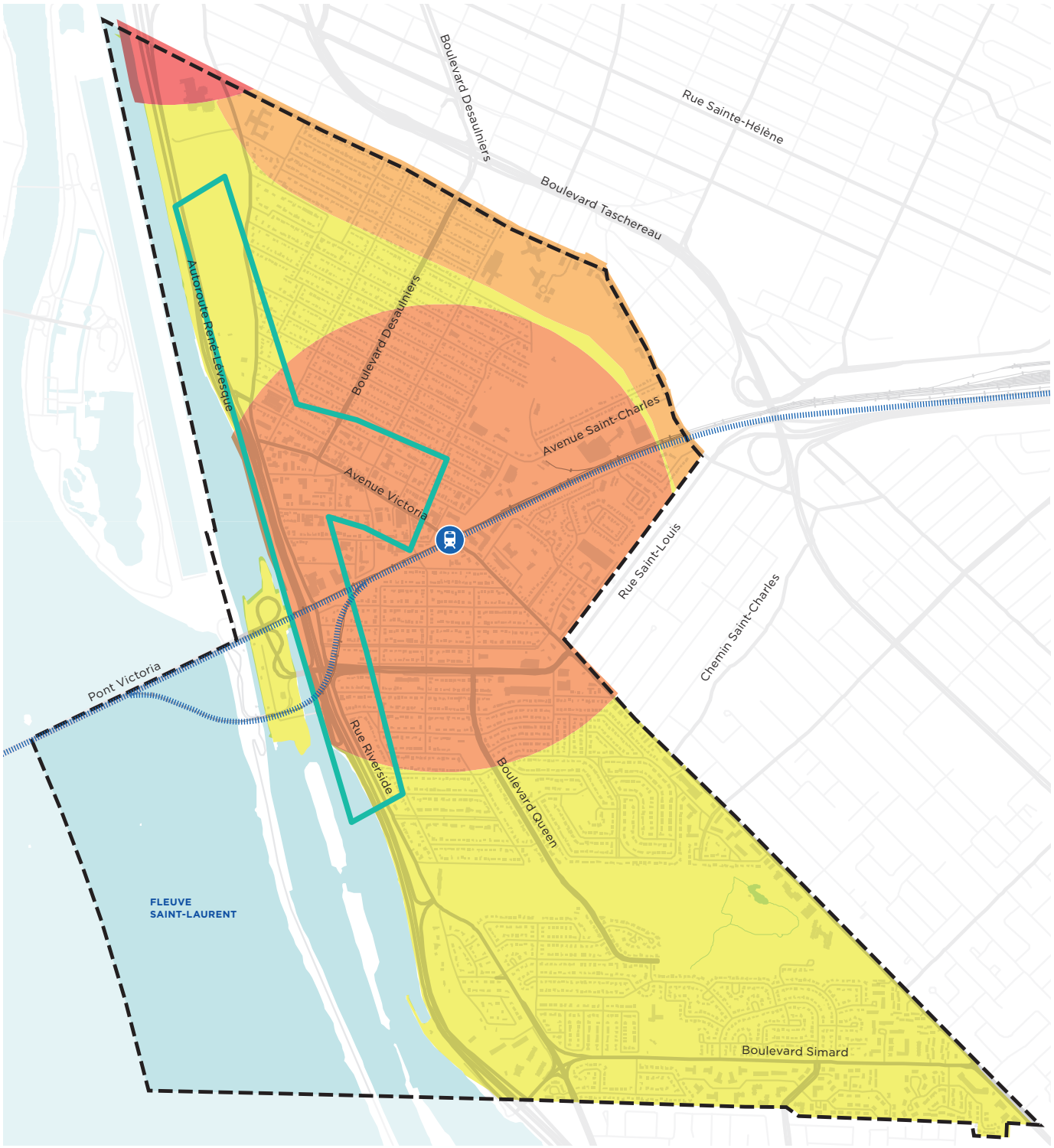
— *toute grande emprise de transport d'énergie (pipeline, Hydro-Québec, etc.) et de transport structurant (chemin de fer et infrastructures des réseaux routiers supérieur et métropolitain);*

— *tout ouvrage de rétention desservant un secteur plus grand que celui faisant l'objet du calcul de densité.*

La densité nette d'un bâtiment mixte est calculée en divisant le nombre de logements proposé par la proportion de la superficie du site correspondant à celle du bâtiment occupée, en superficie de plancher, par la fonction résidentielle. Pour convertir une densité nette en densité brute, elle doit être divisée par 1,25. Inversement, une densité brute est convertie en densité nette en la multipliant par ce même coefficient.

Une modulation de la densité est possible à l'intérieur d'une composante donnée (aire d'influence ou secteur hors de cette dernière) à condition que la densité globale pour cette composante respecte le seuil minimum prescrit.

Figure 25 | Seuils minimaux de densité résidentielle



LIMITE MUNICIPALE

CHEMIN DE FER

GARE DE TRAIN SAINT-LAMBERT

SECTEURS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

SEUIL MINIMAL DE DENSITÉ RÉSIDENTIELLE BRUTE

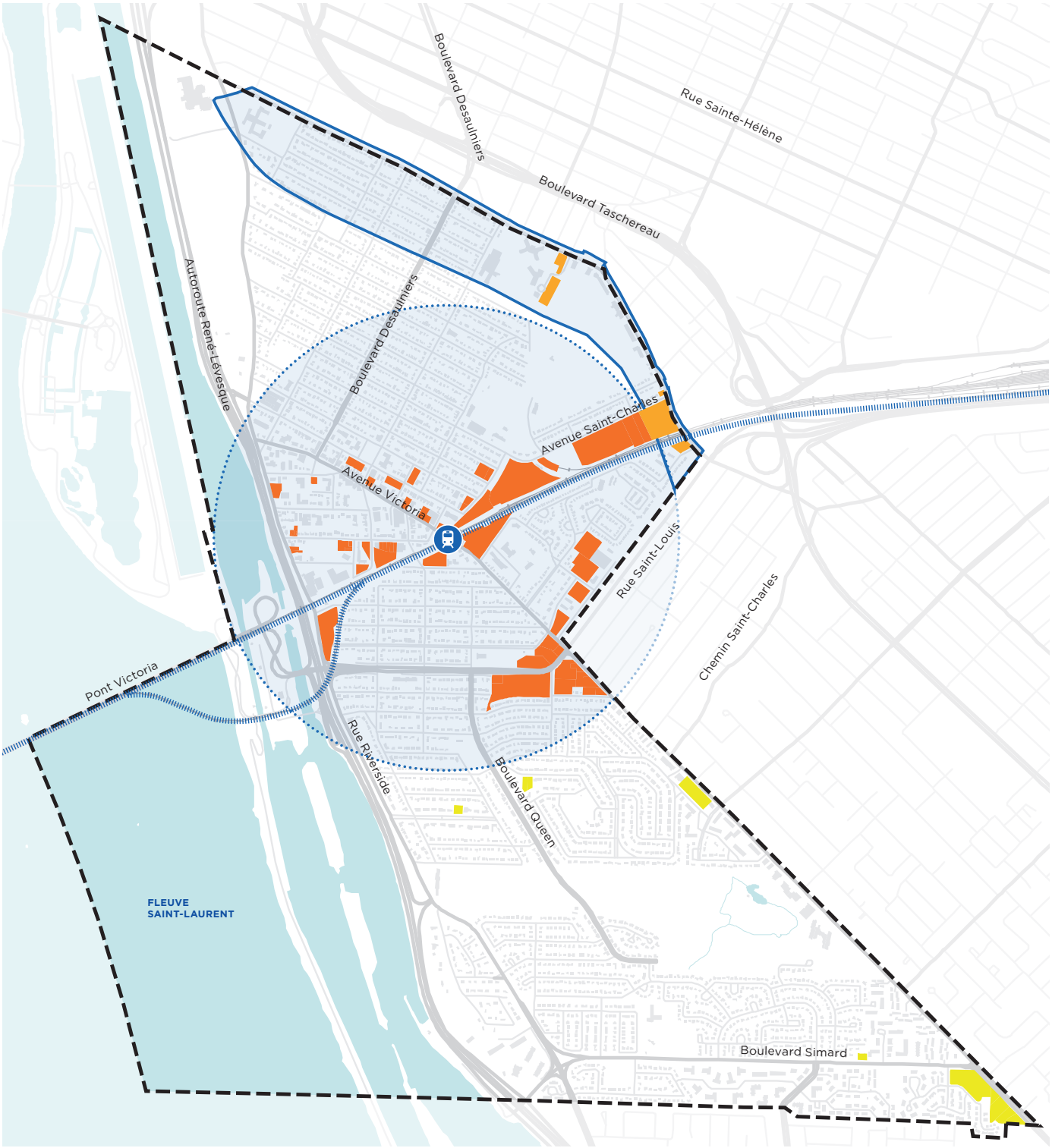
35 LOG/HA

50 LOG/HA

60 LOG/HA

110 LOG/HA

Figure 26 | Terrains vacants et à redévelopper (2012-2031)



- LIMITE MUNICIPALE
- CHEMIN DE FER
- GARE DE TRAIN SAINT-LAMBERT
- AIRE D'INFLUENCE DE LA GARE (RAYON 1KM)
- AIRE TOD DE TASCHEREAU

SECTEUR

- AIRE TOD – GARE DE SAINT-LAMBERT – MIN. 60 LOG./HA
- CORRIDOR TASCHEREAU – MIN. 50 LOG./HA
- HORS TOD – MIN. 35 LOG./HA

Le tableau suivant résume, pour les terrains vacants et à redévelopper illustrés à la carte précédente, le nombre de logements requis en vertu des exigences de densité ainsi que le nombre de logements projetés. Ce nombre comprend les logements déjà construits depuis 2012 ainsi que le nombre de logements minimal à construire en appliquant la densité minimale nette pour chaque terrain. Le détail des calculs est présenté à l'annexe 6.

SOMMAIRE

	Densité requise	Superficie nette développable résidentielle 2012-2021 (terrain de plus de 0,1 ha)	Nombre de logements requis pour atteindre la densité minimale	Nombre de logements construits depuis 2012 et projetés (min.)
AIRE TOD - GARE DE SAINT-LAMBERT	60 log./ha brut 75 log./ha net (facteur 1.25)	**25,4 HA**	**1905**	**2190**
CORRIDOR TASCHEREAU	50 log./ha brut 62,5 log./ha net (facteur 1.25)	**3,9 HA**	**244**	**329**
HORS TOD	35 log./ha brut 43,75 log./ha net (facteur 1.25)	**3 HA**	**131**	**173**

3.6 LA PLANIFICATION DÉTAILLÉE

Le Programme particulier d'urbanisme (PPU) est une composante intégrante du Plan d'urbanisme qui permet d'apporter plus de précisions à la planification de secteurs stratégiques.

De plus, le programme particulier d'urbanisme (PPU) permet à la Ville d'élaborer un programme d'acquisition d'immeubles en vue d'aliéner des immeubles et de favoriser leur revitalisation. Il permet également d'apporter une assistance financière aux propriétaires d'immeubles concernés.

3.6.1 SECTEUR SAINT-CHARLES

Le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur Saint-Charles, inclus à l'Annexe 2, a pour mission d'orienter le développement de cette zone prioritaire de développement identifiée au Plan d'urbanisme.

3.6.2 CENTRE-VILLE

Le PPU du centre-ville, inclus à l'Annexe 3, a été mis à jour afin de prendre en compte les réalisations déjà effectuées depuis sa version précédente (2008) et assurer sa concordance avec les documents de planification locale et régionale.

Ce programme a pour but d'assurer la consolidation et la mise en valeur du centre-ville de Saint-Lambert et de le reconnaître comme pôle commercial local de premier plan. Cette planification détaillée permet d'avancer les actions à entreprendre pour en assurer la consolidation. Les affectations du sol sont détaillées de façon à encourager des fonctions compatibles avec les objectifs souhaités.

Cet outil de planification permettra de protéger le caractère particulier du centre-ville, de favoriser le développement économique du pôle et d'inciter la revitalisation architecturale des bâtiments.

3.6.3 SECTEUR CENTRAL DU BOULEVARD WILFRID-LAURIER

Le secteur situé à l'intersection de la route 112 et de l'avenue Victoria a fait l'objet d'un PPU dans le cadre de l'élaboration du Plan d'urbanisme (Annexe 4). En vertu du Concept d'organisation spatiale, ce pôle commercial est à consolider selon des principes de mixité et de compacité.

4. Stratégie d'aménagement à l'échelle des milieux de vie

4.1 LA VILLE DES COURTES DISTANCES

La ville des courtes distances est un modèle durable d'urbanisation qui mise sur la création de quartiers multifonctionnels et compacts, axés sur la mobilité durable. Le territoire de Saint-Lambert étant maintenant urbanisé à 95 %, il bénéficie d'une compacité considérable et il a atteint une certaine maturité qui se prête bien à ce type de modèle. En effet, cette situation permet aujourd'hui de concentrer les efforts de développement sur la consolidation des acquis afin de créer des milieux de vie denses et conviviaux, respectueux de l'échelle humaine et favorables à la création d'une ville des courtes distances.

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

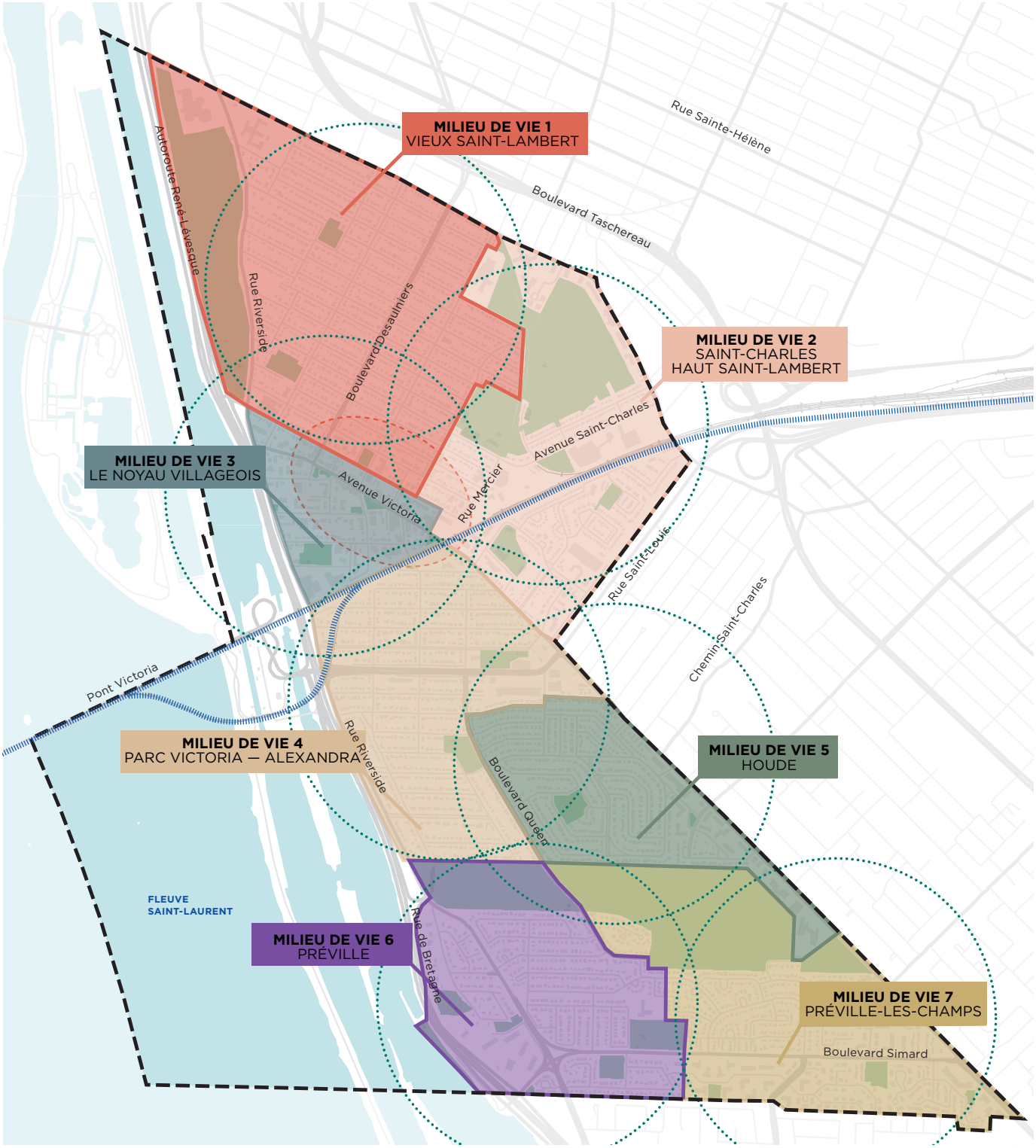
- ***Compacts,*** *qui misent sur une optimisation du territoire et proposent une densité propice à l'intégration de commerces de proximité, services publics et équipements communautaires;*
- ***Multifonctionnels,*** *où on retrouve des lieux d'emploi, commerces, services, équipements publics et espaces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

Figure 27 | La ville des courtes distances

4.2 LES MILIEUX DE VIE

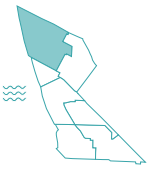
Le territoire de Saint-Lambert a été découpé en sept (7) secteurs, qui constituent des milieux de vie et des entités relativement homogènes du point de vue historique, géographique, typomorphologique, économique et fonctionnel. Ceux-ci ont également été définis en vue d'assurer une certaine « marchabilité » et sont pour la plupart circonscrits à l'intérieur d'un rayon de 700 m, qui correspond à environ dix (10) minutes de marche. Cette approche par secteurs 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.

Figure 28 | Découpage du territoire selon les milieux de vie



Milieu de vie 1

Vieux Saint-Lambert



CONTEXTE URBAIN

Le milieu de vie 1 – Vieux Saint-Lambert est caractérisé par une trame urbaine régulière orthogonale et comprend notamment le secteur d'intérêt Désaulniers. Le cadre bâti, qui date majoritairement des années 1900 à 1950, y est relativement homogène. Le secteur Dulwich se démarque toutefois en raison de son développement plus récent, au courant des années 1960. En tant que tracé fondateur, la rue Riverside regroupe pour sa part des habitations plus anciennes, dont certaines datent du régime français. Il s'agit par ailleurs d'un ensemble patrimonial d'intérêt métropolitain. Bien que ce milieu de vie soit composé d'une architecture diversifiée, il en ressort une forte harmonie visuelle et un paysage urbain de grande qualité.

Les principaux axes de transit de ce milieu de vie sont le chemin Tiffin, le boulevard Desaulniers, la rue Riverside et l'avenue Notre-Dame, qui permet d'accéder à l'autoroute. Par ailleurs, la route 132 limite l'accès au fleuve et génère des nuisances sonores importantes.

Commerces de proximité

APPROVISIONNEMENT **SERVICES**

Ce milieu de vie est essentiellement résidentiel et il n'est pas très bien desservi en commerces de proximité, mis à part quelques cas isolés sur la rue Green (dépanneur, clinique, etc.). Toutefois, il est adjacent au centre-ville de Saint-Lambert, qui offre des boutiques, restaurants, galeries d'art et services de toutes sortes.

Équipements communautaires

ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES ET PRÉSCOLAIRES

ÉQUIPEMENTS COMMUNAUTAIRES OU CULTURELS

Cette portion du territoire lambertois comprend de nombreux établissements scolaires, dont plusieurs sont localisés le long de la rue Riverside : l'école primaire des Saint-Anges, les deux pavillons du Collège Durocher (niveau secondaire) et le Collège régional Champlain de Saint-Lambert (CEGEP – installation d'intérêt métropolitain).

On retrouve également autour du parc Mercille un pôle institutionnel important qui comprend le centre multifonctionnel, la bibliothèque municipale (succursale principale), l'école St Lambert Elementary, le CPE du Mouillepied (installation de la Ruelle) et la Maison Desaulniers. Ce secteur est également marqué par la présence de quelques églises, dont la St Lambert United Church, la Saint Andrews Presbyterian Church ou la Southshore Seventh-day Adventist Church.

Dans la portion est du milieu de vie, on retrouve aussi l'école Reach, destinée principalement aux jeunes présentant une déficience intellectuelle ou un trouble du développement. Par ailleurs, d'autres établissements scolaires sont situés en périphérie du milieu de vie, que ce soit à l'est dans le milieu de vie 2, ou au nord, le long du chemin Tiffin.

Parcs et réseau vert

LIEUX DE RENCONTRES ET SOCIABILISATION

TERRAINS RÉCRÉATIFS

JARDINS COMMUNAUTAIRES

TRAME VERTE, ÎLOTS DE FRAÎCHEUR

Le milieu de vie 1 – Vieux Saint-Lambert est caractérisé par la présence du plus grand parc de Saint-Lambert, le parc de la Voie maritime, qui comprend de nombreux équipements récréatifs. On retrouve également d'autres parcs, qui sont pour la plupart localisés sur les limites du milieu de vie : le parc Mercille, le parc Logan et le parc Dulwich. Tout comme le parc de la Voie maritime, ces espaces sont composés essentiellement de terrains sportifs et de vastes aires gazonnées peu plantées. Leur aménagement est propice à la tenue de grands événements, mais il ne s'agit pas nécessairement d'espaces collectifs propices aux échanges qui contribuent à la vie de quartier de façon quotidienne. Seul le parc Mercille, par sa localisation centrale, sa proximité du centre-ville et ses aménagements conviviaux, semble propice à la création de lieux de rencontre animés.

Au niveau de la trame verte, on dénote la présence de nombreux arbres matures qui contribuent à la richesse du couvert arboré, mais certains équipements communautaires ou institutionnels contiennent de vastes espaces minéralisés qui présentent des opportunités de verdissement. À ce titre, l'agriculture urbaine pourrait être une piste intéressante qui permettrait aussi d'encourager la mobilisation communautaire et la cohésion sociale.

Mobilité durable

AUTOPARTAGE ET COVOITURAGE

RÉSEAU TRANSPORTS COLLECTIFS

RÉSEAU CYCLABLE ET PIÉTONNIER SÉCURITAIRE

Au niveau des transports collectifs, ce milieu de vie bénéficie dans sa portion sud de la proximité de la gare de train de banlieue de Saint-Lambert et de l'avenue Victoria, où circule notamment la ligne d'autobus 55 qui mène au centre-ville de Montréal. Les axes Desaulniers, Riverside et Tiffin sont pour leur part desservis par diverses lignes d'autobus qui permettent de rejoindre le terminus Longueuil.

Au niveau des transports actifs, on retrouve des trottoirs sur toutes les rues et la trame urbaine demeure perméable. Quant au réseau cyclable, il est principalement localisé aux abords du milieu de vie, mais certains aménagements en chaussée désignée desservent également cette portion du territoire. De plus, ce milieu de vie comprend diverses stations d'autopartage localisées à proximité de l'avenue Victoria et de la gare.

Lieux d'emploi

OPPORTUNITÉS D'EMPLOI LOCAL

Les nombreuses institutions d'enseignement (primaires, secondaire, collégial) qui se trouvent dans le milieu et à ses abords constituent autant de lieux d'emplois. Les résidents ont également accès aux nombreux emplois concentrés dans le centre-ville, où l'on retrouve de nombreux commerces, institutions et plusieurs immeubles à bureaux.

Mixité et cohésion sociale

VIVRE ENSEMBLE, SENTIMENT DE FIERTÉ

IDENTITÉ LOCALE

MIXITÉ INTER-GÉNÉRATIONNELLE

DIVERSITÉ DES TYPOLOGIES DE LOGEMENT

La création de lieux vivants et rassembleurs pourrait permettre de renforcer les liens sociaux au sein du milieu de vie 1 et ainsi favoriser l'appropriation de ces espaces par le plus grand nombre. À ce titre, le parc Mercille présente un potentiel intéressant pour tirer profit de la mixité générationnelle puisqu'il se situe au sein d'un riche pôle communautaire qui comprend notamment une école, une garderie et le conseil des aînés de Saint-Lambert (maison Desaulniers).

Par ailleurs, la forte pression immobilière et l'âge moyen des propriétés de ce milieu de vie entraînent leur lot de projets de restauration et d'agrandissement qui pourraient menacer le caractère distinct et l'harmonie visuelle de ce dernier.

Milieu de vie 1
Vieux Saint-Lambert

Objectifs prioritaires	
1.1	Assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine de Saint-Lambert
1.4	Protéger et bonifier la canopée publique et privée
2.2	Améliorer l'offre de transports collectifs en assurant une bonne desserte des différents milieux de vie
3.1	Encourager la socialisation en créant des lieux de rencontre animés dotés d'une programmation intergénérationnelle et quatre-saisons
3.5	Encourager les initiatives citoyennes dans l'espace public et les partenariats avec les organismes du milieu
3.7	Reconnaitre la contribution de nature écologique, culturelle, sociale et sportive des parcs et des golfs de Saint-Lambert
4.5	Favoriser l'entraide, l'inclusion sociale et la participation active de la population à la vie et au développement de la communauté
4.6	Encourager la pratique de l'agriculture urbaine sur les terrains privés (surtout au niveau institutionnel)
5.3	Soutenir et encourager les commerces de proximité pour renforcer les milieux de vie

Stratégies potentielles	
1	Réviser le Règlement de zonage et le Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin de : - mettre à jour les normes et critères qui assureront la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti et de la trame urbaine de Saint-Lambert - de concert avec la Politique de l'arbre (2012), renforcer les dispositions visant la protection et l'augmentation de la canopée et la réduction des îlots de chaleur - de concert avec la Politique d'agriculture urbaine (2017), encourager sa pratique sur le domaine privé, dans un cadre et une échelle respectant le milieu où elle est pratiquée
2	Élaborer un plan de mobilité durable qui tiendra compte des différents lieux d'intérêt du milieu de vie et permettra de sécuriser les déplacements, notamment dans les corridors scolaires
3	Identifier les lieux de rencontre intergénérationnelle et favoriser les aménagements permanents et temporaires quatre-saisons pouvant contribuer à la mise en œuvre de la Politique culturelle (2016) et de la Politique d'agriculture urbaine, notamment le parc Mercille
4	Identifier et reconnaître à la réglementation les points de desserte pour les commerces et les services de proximité
5	En collaboration avec la Ville de Longueuil, poursuivre les pistes cyclables de la ville jusqu'au métro Longueuil
6	Étudier des interventions possibles pour réduire les nuisances sonores générées par la route 132
7	Aménager un accès au fleuve dans le prolongement de la rue Notre-Dame
8	Consolider le parc de la Voie maritime par des achats de terrains à la Corporation de la Voie maritime

BIBLIOTHÈQUE MUNICIPALE

PARC DE LA VOIE MARITIME

Figure 29 | Milieu de vie 1

- PARC
- RÉSEAU CYCLABLE
- ROUTE VERTE
- LIGNES D'AUTOBUS
- LIMITE MUNICIPALE
- MILIEU DE VIE 1
- RAYON DE 700 M
  10 MINUTES DE MARCHE
- ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE
- GOLF
- CHEMIN DE FER

- GARE DE TRAIN SAINT-LAMBERT
- 1 PARC DE LE VOIE MARITIME
- 2 PARC DULWICH
- 3 PARC LOGAN
- 4 PARC MERCILLE
- 1 ÉCOLE PRIMAIRE DES SAINT-ANGES
- 2 ÉCOLE ST LAMBERT ELEMENTARY
- 3 ÉCOLE REACH
- 1 COLLÈGE DUROCHER - PAVILLON SAINT-LAMBERT
- 2 COLLÈGE DUROCHER - PAVILLON DUROCHER

- 3 COLLEGE RÉGIONAL CHAMPLAIN DE SAINT-LAMBERT
- CENTRE MULTIFONCTIONNEL
- BIBLIOTHÈQUE MUNICIPALE (SUCCURSALE PRINCIPALE)
- MAISON DESAULNIERS
- CPE DU MOUILLEPIED
- 1 ST LAMBERT UNITED CHURCH
- 2 SAINT ANDREWS PRESBYTERIAN CHURCH
- 3 SOUTHSHORE SEVENTH-DAY ADVENTIST CHURCH
- STATIONS COMMUNAUTO

Milieu de vie 2

Saint-Charles — Haut Saint-Lambert

CONTEXTE URBAIN

Ce milieu de vie est traversé en son centre par la voie ferrée, qui crée une importante barrière physique. Combiné à la présence du golf et à la proximité des routes 112 et 134, cette situation limite le développement urbain et fait en sorte que le secteur est considérablement fragmenté. De plus, le passage à niveau de la rue Saint-Georges et les trains souvent très longs causent des problèmes de congestion sur la rue Saint-Georges qui se répercutent sur l'avenue Saint-Charles.

Initialement marqué par une occupation industrielle liée aux activités ferroviaires, ce milieu de vie a connu plusieurs transformations dans les dernières années et le parc immobilier y est relativement récent par rapport au reste de Saint-Lambert. Ces conditions réunies font en sorte que ce milieu de vie présente une forme urbaine très hétérogène et un couvert forestier moins important, qui mériterait d'être augmenté.

Par ailleurs, on retrouve le long de la rue Saint-Charles un ensemble de terrains industriels qui offre un fort potentiel de requalification en lien avec la proximité de la gare de train de banlieue et qui représente une des rares opportunités de développement sur le territoire lambertois. Le développement de ce secteur devra notamment permettre de consolider le milieu de vie 2 et de renforcer les liens de part et d'autre de la voie ferrée.

Enclavé dans le secteur résidentiel du Haut-Saint-Lambert, le site de l'usine occupée par Lynx Industries pourrait également faire l'objet d'un redéveloppement à des fins d'habitation pour consolider le milieu de vie.

Commerces de proximité

APPROVISIONNEMENT **SERVICES**

Le milieu de vie n'est pas très bien desservi en commerces de proximité, mais il est adjacent à deux secteurs commerciaux importants :

- le centre-ville de Saint-Lambert, qui offre des boutiques, restaurants, galeries d'art et services de toutes sortes;
- le secteur du Carré Lambert, sur la route 112, qui offre plusieurs commerces et services de proximité.

CENTRE DE LOISIRS

Équipements communautaires

- ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES ET PRÉSCOLAIRES
- ÉQUIPEMENTS COMMUNAUTAIRES OU CULTURELS

Ce milieu de vie est caractérisé par la présence de nombreux équipements communautaires, dont plusieurs établissements scolaires et services de santé. La portion au sud de la voie ferrée comprend un pôle institutionnel important, organisé autour de l'école Rabeau et du Centre Saint-Lambert (centre de réadaptation). À proximité, se situent également l'église de Saint-Francis of Assisi et deux succursales du Centre de la petite enfance (CPE) Saint-Lambert. Au nord de la voie ferrée, on retrouve le Centre de loisirs, l'aréna Eric-Sharp ainsi que la piscine Émilie-Heymans et plus au nord, l'École secondaire internationale de Saint-Lambert et deux centres d'hébergement (CHSLD).

Parcs et réseau vert

- LIEUX DE RENCONTRES ET SOCIABILISATION
- TERRAINS RÉCRÉATIFS
- JARDINS COMMUNAUTAIRES
- TRAME VERTE, ÎLOTS DE FRAÎCHEUR

Le milieu de vie 2 présente un taux de minéralisation considérable en raison de son passé industriel et de son développement plus récent, plus particulier sans le secteur Saint-Charles, à proximité de la voie ferrée. On y retrouve toutefois un bon nombre de parcs : parc-école Rabeau, parc Upper-Edison, parc Saint-Charles, parc l'Espérance, parc de Brixton, parc du Golf, et bien sûr le golf, qui est longé par le parc linéaire de la coulée verte. Par ailleurs, le parc l'Espérance abrite un vaste espace dédié à des jardins communautaires.

Mobilité durable

- AUTOPARTAGE ET COVOITURAGE
- RÉSEAU TRANSPORTS COLLECTIFS
- RÉSEAU CYCLABLE ET PIÉTONNIER SÉCURITAIRE

Au niveau des transports collectifs, ce milieu de vie bénéficie de la proximité de la gare de train de banlieue de Saint-Lambert et de l'avenue Victoria où circule notamment la ligne d'autobus 55 qui mène au centre-ville de Montréal. La rue Saint-Georges est également desservie par un autre service d'autobus qui permet de rejoindre le terminus Longueuil. Le secteur connait toutefois des lacunes importantes au niveau des transports actifs, alors que certaines rues ne comportent pas de trottoirs et que les parcours qui permettent de traverser la voie ferrée demeurent peu sécuritaires ou conviviaux.

Par ailleurs, on retrouve deux stations d'autopartage à proximité de la gare.

Lieux d'emploi

- OPPORTUNITÉS D'EMPLOI LOCAL

Avec la fermeture du magasin Rona et de l'usine Dare, il reste peu de lieux d'emplois dans le secteur outre l'usine Lynx.

Le redéveloppement du secteur Saint-Charles offre un potentiel pour des activités de type bureau s'inscrivant dans le prolongement du centre-ville.

Le centre-ville constitue également un pôle d'emploi important à proximité.

Mixité et cohésion sociale

- VIVRE ENSEMBLE, SENTIMENT DE FIERTÉ
- IDENTITÉ LOCALE
- MIXITÉ INTER-GÉNÉRATIONNELLE
- DIVERSITÉ DES TYPOLOGIES DE LOGEMENT

Le milieu de vie 2 offre un bon potentiel au niveau de la mixité de la population en raison de son offre diversifiée de logements, qui est destinée autant aux jeunes familles qu'aux personnes âgées. Toutefois, la configuration fragmentée du secteur n'est pas nécessairement propice à la participation active à la vie et au développement de la communauté.

La requalification du secteur Saint-Charles suite au départ de l'usine de biscuits Dare et du magasin Rona devra notamment permettre de consolider ce milieu de vie et de renforcer les liens de part et d'autre de la voie ferrée.

Objectifs prioritaires

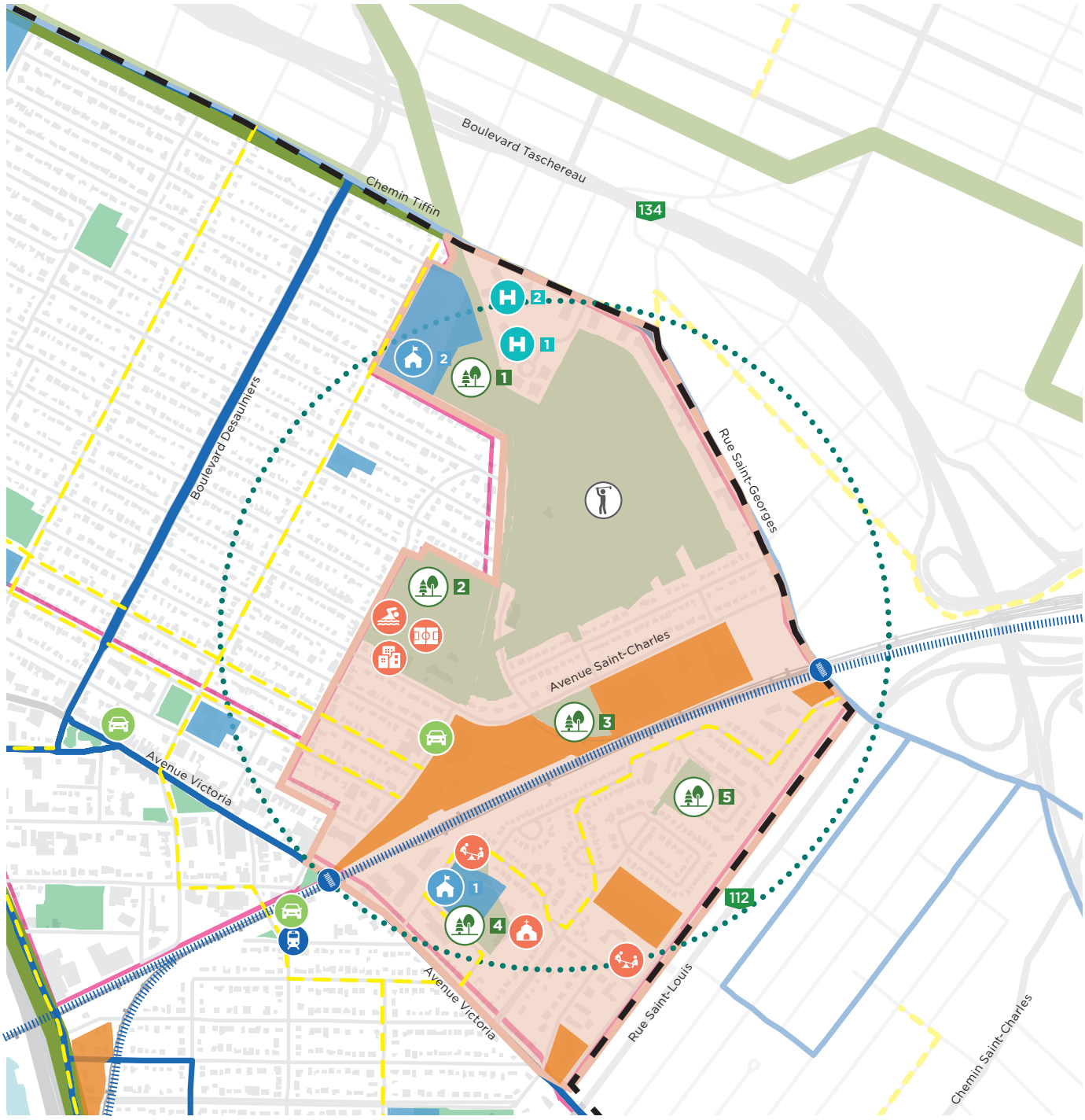
1.5	Augmenter les îlots de fraîcheur en encourageant le verdissement des espaces publics et privés
2.1	Optimiser le réseau de transports actifs en améliorant la connexion entre les différents lieux d'intérêt par des liens sécuritaires et continus, notamment vers le réseau de transport en commun
2.6	Favoriser une gestion optimale du stationnement
3.2	Relier les principaux pôles d'attraction par des aménagements conviviaux, sécuritaires et attrayants du domaine public
3.5	Encourager les initiatives citoyennes dans l'espace public et les partenariats avec les organismes du milieu
3.6	Favoriser l'émergence et la pérennité d'initiatives en agriculture urbaine sur le domaine public
3.7	Reconnaitre la contribution de nature écologique, culturelle, sociale et sportive des parcs et des golfs de Saint-Lambert
4.5	Favoriser l'entraide, l'inclusion sociale et la participation active de la population à la vie et au développement de la communauté
4.6	Encourager la pratique de l'agriculture urbaine sur les terrains privés (surtout au niveau institutionnel)
4.7	Optimiser une saine cohabitation des usages pour limiter les impacts des nuisances anthropiques sur la qualité de vie des résidents
5.2	Encourager la consolidation ou la requalification de certains espaces industriels et commerciaux en privilégiant les projets innovants et durables, axés sur une mixité de fonctions
5.3	Soutenir et encourager les commerces de proximité pour renforcer les milieux de vie

JARDINS COLLECTIFS

Stratégies potentielles

1	Élaborer un Programme particulier d'urbanisme pour le secteur Saint-Charles planifiant un redéveloppement du secteur dans l'esprit de la vision d'aménagement durable Saint-Lambert 2035 et des objectifs visés pour le milieu de vie
2	Prévoir dans la planification détaillée l'aménagement de traverses de la voie ferrée contribuant à renforcer le lien entre les fonctions institutionnelles situées de part et d'autre de l'emprise ferroviaire
3	Réviser le Règlement de zonage et le Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale afin de : - de concert avec la Politique de l'arbre (2012),, renforcer les dispositions visant la protection et l'augmentation de la canopée et la réduction des îlots de chaleur - de concert avec la Politique d'agriculture urbaine (2017), encourager sa pratique sur le domaine privé, dans un cadre et une échelle respectant le milieu où elle est pratiquée - appliquer des mesures d'atténuation nécessaires en raison de la présence de la voie ferrée - favoriser l'autopartage et limiter le taux de motorisation des ménages du secteur Saint-Charles pour minimiser la pression sur le réseau local
4	Élaborer un plan de mobilité durable qui permettra notamment de renforcer les liens Nord-Sud de transport en commun et transport actif au sein de la ville. Ce plan devra également tenir compte des différents lieux d'intérêt du milieu de vie et de l'amélioration de la sécurité et de la convivialité de certains tronçons et intersections
5	Poursuivre le développement de la coulée verte à titre d'axes structurants en y renforçant sa contribution pour les déplacements actifs, les espaces de socialisation et l'agriculture urbaine
6	Renforcer le rôle des équipements communautaires pour la pérennité du milieu de vie, notamment par le biais de l'aménagement des sites et des liens vers les autres attraits
7	Soumettre à la CMM, dans le cadre de la révision du PMAD, une demande visant à identifier les terrains de golf du territoire comme des espaces verts accueillant des usages récréatifs devant être préservés à long terme

Figure 30 | Milieu de vie 2



- PARC
- RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT
- ROUTE VERTE
- LIGNES D'AUTOBUS
- LIMITE MUNICIPALE
- MILIEU DE VIE 2
- RAYON DE 700 M 10 MINUTES DE MARCHE
- SITE À REDÉVELOPPER OU CONSOLIDER
- ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE
- GOLF
- CHEMIN DE FER
- TRAVERSÉE VOIE FERRÉE
- GARE DE TRAIN SAINT-LAMBERT
- 1 PARC DE BRIXTON
- 2 PARC L'ESPÉRANCE
- 3 PARC SAINT-CHARLES
- 4 PARC-ÉCOLE RABEAU
- 5 PARC UPPER-EDISON
- 1 ÉCOLE RABEAU
- 2 ÉCOLE SECONDAIRE INTERNATIONALE DE SAINT-LAMBERT
- STATIONS COMMUNAUTO
- CENTRE DE LOISIRS
- PISCINE INTÉRIEURE
- ARÉNA
- CPE SAINT-LAMBERT
- ÉGLISE DE SAINT-FRANCIS OF ASSISI
- 1 CHSLD VALÉO
- 2 CHSLD SAINT-LAMBERT-SUR-LE-GOLF

Milieu de vie 3

Le noyau villageois

CONTEXTE URBAIN

Le milieu de vie 3 est essentiellement constitué du noyau villageois, qui marque les débuts de l'urbanisation du territoire en lien avec le chemin de fer et la proximité du pont Victoria. Il s'agit d'un milieu très diversifié, composé d'une grande variété d'usages, de gabarits, de typologies de bâtiments et de mode d'implantation. On y retrouve plusieurs bâtiments d'intérêt patrimonial, alors que le cadre bâti est issu pour la plupart de la première moitié du XXe siècle, voire même la fin du XIXe siècle.

Dans cette portion du territoire, l'avenue Victoria représente une rue commerciale animée qui constitue l'essence même du centre-ville de Saint-Lambert avec ses nombreux restaurants, boutiques, galeries d'art et services de toutes sortes. Ce milieu de vie est également fortement marqué par la présence de la voie ferrée, qui crée une barrière physique y compliquant les déplacements, en plus d'être une nuisance sonore et visuelle importante.

Bien que relativement compact, ce milieu est quelque peu déstructuré par quelques grands stationnements extérieurs privés qui ne constituent pas une utilisation optimale de l'espace. Le stationnement du magasin Taylor, de par sa grande superficie et son emplacement, se prêterait à une mise en valeur afin de consolider le cadre bâti.

On retrouve des services publics et des activités industrielles le long du corridor ferroviaire tandis que la gare de train de banlieue est située au croisement du chemin de fer et de l'avenue Victoria. Les terrains industriels et commerciaux situés le long de la voie ferrée pourraient être requalifiés à des fins mieux adaptées au contexte du centre-ville et pouvant profiter de la proximité de la gare et des services.

Par ailleurs, la route 132 limite l'accès au fleuve et génère des nuisances sonores importantes.

Commerces de proximité

APPROVISIONNEMENT **SERVICES**

Dans cette portion, la rue Victoria et ses abords immédiats comprennent de nombreux commerces de proximité et de destination qui desservent aussi les milieux de vie avoisinants. On y trouve une offre très diversifiée avec notamment une importante concentration de restaurants et autres commerces d'alimentation (boulangerie, etc.). Les rues voisines telle que la rue Notre-Dame accueillent pour leur part des commerces et services de faible intensité en mixité avec la fonction résidentielle.

Il s'agit d'un pôle commercial majeur pour Saint-Lambert qu'il convient de pérenniser.

TERRASSE SUR LA RUE VICTORIA

Équipements communautaires

- ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES ET PRÉSCOLAIRES
- ÉQUIPEMENTS COMMUNAUTAIRES OU CULTURELS

Au niveau des équipements communautaires, on retrouve principalement le CPE du Mouillepied (installation de la Gare). Ce milieu de vie est également caractérisé par la présence de l'Hôtel de Ville et de services municipaux. De plus, l'Église Catholique de Saint-Lambert et l'Église St Barnabas, sont toutes deux localisées sur l'avenue Lorne.

Parcs et réseau vert

- LIEUX DE RENCONTRES ET SOCIABILISATION
- TERRAINS RÉCRÉATIFS
- JARDINS COMMUNAUTAIRES
- TRAME VERTE, ÎLOTS DE FRAÎCHEUR

Le milieu de vie 3 présente un taux de minéralisation considérable en raison des activités industrielles qui y perdurent et d'un fort taux d'occupation du sol. On y retrouve un bon nombre de parcs, qui présentent pour la plupart une petite taille et une forme atypique issue de la trame urbaine complexe. Plusieurs de ces espaces comme le parc du Village, le parc Lorne, le parc Gordon et le parc de la Gare sont articulés autour de l'avenue Victoria et présentent un potentiel intéressant afin de contribuer à l'animation de la rue commerçante. Quant aux parcs du Centenaire et des Maires, ils présentent plutôt un caractère d'espaces résiduels et leur potentiel demeure restreint en raison de la proximité de la route 132 qui génère d'importantes nuisances sonores et visuelles. De taille plus imposante, le parc Saint-Denis offre pour sa part des terrains récréatifs et de vastes aires gazonnées.

Mobilité durable

- AUTOPARTAGE ET COVOITURAGE
- RÉSEAU TRANSPORTS COLLECTIFS
- RÉSEAU CYCLABLE ET PIÉTONNIER SÉCURITAIRE

Au niveau des transports collectifs, ce milieu de vie bénéficie de la proximité de la gare de train de banlieue de Saint-Lambert et de l'avenue Victoria, où circule notamment la ligne d'autobus 55 qui mène au centre-ville de Montréal. La rue Riverside est pour sa part desservie par diverses lignes d'autobus qui permettent de rejoindre le terminus Longueuil.

En ce qui a trait aux transports actifs, on retrouve des trottoirs sur toutes les rues à l'exception de quelques tronçons dans la zone industrielle à proximité de la voie ferrée. Quant au réseau cyclable, on retrouve une piste cyclable bidirectionnelle sur la rue Riverside et certains aménagements en chaussée désignée sur les rues Saint-Denis, Elm et Prince-Arthur afin de rejoindre le viaduc qui permet de traverser sous le chemin de fer. De plus, ce milieu de vie comprend diverses stations d'autopartage localisées à proximité de l'avenue Victoria et de la gare.

La disponibilité des espaces de stationnement sur cette portion de l'avenue Victoria est également problématique, mais une étude de circulation est actuellement en cours pour adresser cet enjeu.

Lieux d'emploi

- OPPORTUNITÉS D'EMPLOI LOCAL

Le Milieu de vie 3 constitue le principal pôle d'emplois de Saint-Lambert. Les nombreux commerces et services du centre-ville constituent des opportunités d'emploi pour les résidents de toute la ville. Quelques immeubles à bureaux sont implantés sur la rue Victoria, permettant l'accueil d'entreprises de services.

Mixité et cohésion sociale

- VIVRE ENSEMBLE, SENTIMENT DE FIERTÉ
- IDENTITÉ LOCALE
- MIXITÉ INTER-GÉNÉRATIONNELLE
- DIVERSITÉ DES TYPOLOGIES DE LOGEMENT

En raison de la présence des activités commerciales du centre-ville, le milieu de vie 3 présente un potentiel intéressant pour y développer un pôle culturel favorisant l'échange, la promotion et l'attractivité de Saint-Lambert.

Par ailleurs, la préservation de l'intégrité du secteur face aux rénovations et au redéveloppement demeure un enjeu de taille pour ce milieu de vie.

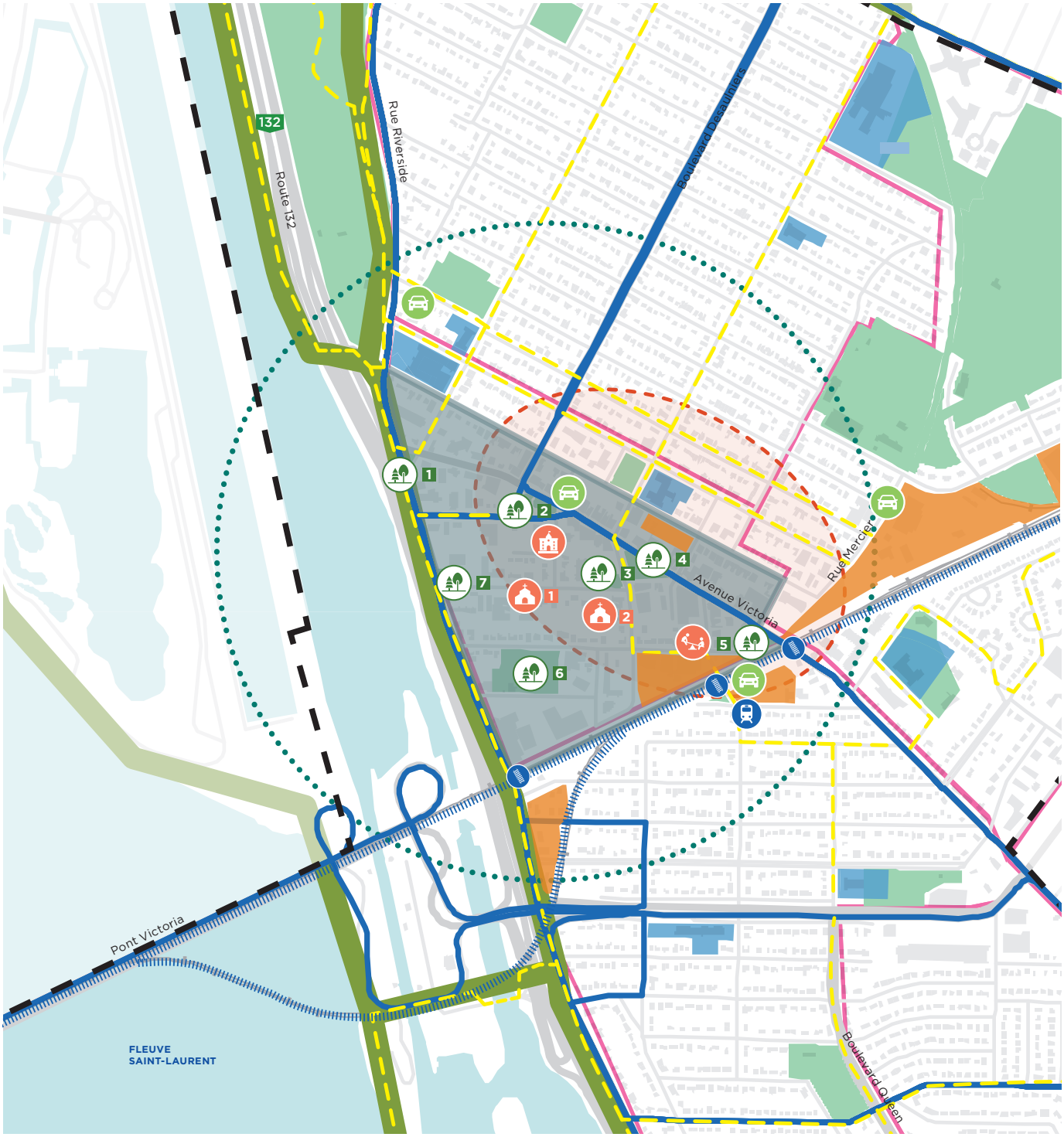
Le noyau villageois

Objectifs prioritaires	
1.1	Assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine de Saint-Lambert
1.5	Augmenter les îlots de fraîcheur en encourageant le verdissement des espaces publics et privés
1.7	Valoriser les lieux de diffusion culturelle et soutenir les initiatives culturelles susceptibles de contribuer à affirmer l'identité distinctive de Saint-Lambert
2.1	Optimiser le réseau de transports actifs en améliorant la connexion entre les différents lieux d'intérêt par des liens sécuritaires et continus, notamment vers le réseau de transport en commun
2.6	Favoriser une gestion optimale du stationnement
3.3	Optimiser et mettre à niveau les installations propices à accueillir des activités culturelles dans l'espace public en tenant compte des besoins du milieu et des nouvelles tendances
3.5	Encourager les initiatives citoyennes dans l'espace public et les partenariats avec les organismes du milieu
5.1	Renforcer la vitalité du centre-ville en privilégiant la compacité et en assurant une diversité de l'offre commerciale
5.6	Faire de la culture un moteur de développement économique pour la ville

RUE VICTORIA EN HIVER

Stratégies potentielles	
1	Encourager l'implantation de stationnements à vélos à proximité des commerces
2	Planifier par le biais d'interventions d'aménagement et de design, à l'intersection de la rue Victoria et du secteur de la voie ferrée, le lien entre le centre-ville et le secteur Saint-Charles
3	Mettre à jour la planification détaillée (PPU) déjà en vigueur pour le centre-ville, notamment en vertu des vocations visées par le Schéma d'aménagement et de développement
4	Réviser les règlements d'urbanisme afin de contribuer à : - renforcer la mixité d'usages commerciaux, de bureaux et résidentiels - assurer l'accessibilité universelle par la mise en œuvre du plan d'action en accessibilité universelle
5	Réviser le Règlement de zonage et le Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin de : - mettre à jour les normes et critères qui assureront la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti et de la trame urbaine de Saint-Lambert - de concert avec la Politique de l'arbre (2012), renforcer les dispositions visant la protection et l'augmentation de la canopée et la réduction des îlots de chaleur - appliquer des mesures d'atténuation nécessaires en raison de la présence de la voie ferrée
6	Identifier les lieux de rencontre intergénérationnelle et favoriser les aménagements permanents et temporaires quatre-saisons pouvant contribuer à la mise en œuvre de la Politique culturelle (2016), notamment par l'appropriation de l'avenue Victoria et des nombreux parcs
7	Se positionner eu égard au développement des stationnements situés en arrière-lots entre les avenues Victoria et Notre-Dame, ainsi que pour la requalification des terrains à vocation industrielle le long du corridor ferroviaire, tel que le secteur Saint-Denis et Elm
8	Entamer une réflexion quant à l'avenir de certains terrains municipaux sous-utilisés
9	Élaborer un plan de mobilité durable qui tiendra compte du rôle particulier du centre-ville dans l'articulation du réseau de liens et adressera l'enjeu des passages à niveau de la voie ferrée
10	Étudier des interventions possibles pour réduire les nuisances sonores générées par la route 132

Figure 31 | Milieu de vie 3



- PARC
- RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT
- ROUTE VERTE
- LIGNES D'AUTOBUS
- LIMITE MUNICIPALE
- MILIEU DE VIE 3
- RAYON DE 700 M 10 MINUTES DE MARCHE
- CENTRE-VILLE
- SITE À REDÉVELOPPER OU CONSOLIDER
- ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE
- CHEMIN DE FER
- TRAVERSÉE VOIE FERRÉE
- GARE DE TRAIN SAINT-LAMBERT
- 1 PARC DU CENTENAIRE
- 2 PARC GORDON
- 3 PARC LORNE
- 4 PARC DU VILLAGE
- 5 PARC DE LA GARE
- 6 PARC SAINT-DENIS
- 7 PARC DES MAIRES
- STATIONS COMMUNAUTO
- CPE DU MOUILLEPIED (INSTALLATION DE LA GARE)
- HÔTEL DE VILLE (ANCIENNE ET FUTURE)
- 1 ÉGLISE CATHOLIQUE DE SAINT-LAMBERT
- 2 ÉGLISE ST BARNABAS

Milieu de vie 4

Parc Victoria – Alexandra

CONTEXTE URBAIN

Le milieu de vie 4 présente une trame orthogonale et un cadre bâti composé essentiellement de maisons unifamiliales. La portion au nord du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (route 112) constitue un secteur d'intérêt (Parc Victoria) qui s'est développé principalement dans la première moitié du 19e siècle. Ce secteur se démarque par la qualité de son paysage urbain et sa grande diversité architecturale. Le secteur au sud du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (route 112) s'est quant à lui développé plus tardivement, à partir des années 1950.

À l'exception du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (route 112), qui connaît des problèmes de congestion en raison de l'accès au pont Victoria et qui scinde le milieu de vie en deux, les principaux axes de transit sont localisés en périphérie. Il s'agit de l'avenue Victoria, du boulevard Queen et de la rue Riverside. Ce milieu de vie est également marqué par la présence de deux infrastructures qui génèrent des nuisances importantes : la voie ferrée, qui crée une barrière physique avec le centre-ville au nord, et la route 132, qui limite l'accès au fleuve.

Commerces de proximité

APPROVISIONNEMENT **SERVICES**

On retrouve le long du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (route 112), un pôle commercial qui comprend notamment un ensemble commercial sous-utilisé et un bâtiment d'entreposage libre-service qui présentent un potentiel de consolidation pour accueillir davantage de commerces et services de proximité, possiblement en mixité avec des bureaux et des logements.

Équipements communautaires

ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES ET PRÉSCOLAIRES

ÉQUIPEMENTS COMMUNAUTAIRES OU CULTURELS

Le milieu de vie 4 comprend deux établissements scolaires concentrés autour de l'axe de la route 112 : l'école primaire Alternative et le centre d'éducation des adultes Access. On retrouve également la garderie Riverside sur la rue du même nom et la garderie La Gazoullerie, sur l'avenue Rothesay, à proximité de l'avenue Victoria.

Parcs et réseau vert

- **LIEUX DE RENCONTRES ET SOCIABILISATION**
- **TERRAINS RÉCRÉATIFS**
- **JARDINS COMMUNAUTAIRES**
- **TRAME VERTE, ÎLOTS DE FRAÎCHEUR**

Le milieu de vie 4 bénéficie d'un couvert végétal important, mais on retrouve certains ilots de chaleurs à proximité de la voie ferrée et le long du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (route 112).

Cette portion du territoire comprend seulement deux parcs : le parc Union, associé à l'école Alternative, et le parc Alexandra, le long du boulevard Queen. Ces parcs sont composés essentiellement de terrains sportifs et de vastes aires gazonnées peu plantées. Leur aménagement est donc peu propice à la création de lieux vivants et rassembleurs.

Mobilité durable

- **AUTOPARTAGE ET COVOITURAGE**
- **RÉSEAU TRANSPORTS COLLECTIFS**
- **RÉSEAU CYCLABLE ET PIÉTONNIER SÉCURITAIRE**

Au niveau des transports collectifs, la portion nord de ce milieu de vie bénéficie de la proximité de la gare de train de banlieue de Saint-Lambert et de l'avenue Victoria, où circule notamment la ligne d'autobus 55 qui mène au centre-ville de Montréal. La rue Riverside est pour sa part desservie par diverses lignes d'autobus qui permettent de rejoindre le terminus Longueuil. De plus, ce milieu de vie comprend une station d'autopartage localisée à proximité de la gare.

En ce qui a trait aux transports actifs, la trame urbaine offre une bonne perméabilité et les rues sont pour la plupart pourvues de trottoirs. Malgré la présence de la voie ferrée, la trame urbaine connecte avec le centre-ville au nord au niveau de la rue Riverside, de la rue Prince-Arthur et de l'avenue Victoria. Au niveau du réseau cyclable, on retrouve une piste cyclable bidirectionnelle sur la rue Riverside et certains aménagements en chaussée désignée sur le boulevard Queen et le boulevard Alexandra. Toutefois, le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (route 112) constitue un obstacle important aux déplacements actifs au sein du milieu de vie 4 puisqu'il représente un environnement peu propice à des déplacements conviviaux et sécuritaires.

BOULEVARD SIR-WILFRID-LAURIER

Lieux d'emploi

- **OPPORTUNITÉS D'EMPLOI LOCAL**

On retrouve le long du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (route 112) un pôle commercial qui aurait le potentiel d'accueillir un projet de consolidation axé sur une mixité de fonctions, intégrant possiblement des bureaux, des commerces et des logements.

Mixité et cohésion sociale

- **VIVRE ENSEMBLE, SENTIMENT DE FIERTÉ**
- **IDENTITÉ LOCALE**
- **MIXITÉ INTER-GÉNÉRATIONNELLE**
- **DIVERSITÉ DES TYPOLOGIES DE LOGEMENT**

La création de lieux vivants et rassembleurs pourrait permettre de renforcer les liens sociaux au sein du milieu de vie 4 et ainsi favoriser l'appropriation de ces espaces par le plus grand nombre. De plus, le pôle commercial situé au coin de la route 112 et de l'avenue Victoria pourrait accueillir des projets de consolidation axés sur une offre diversifiée de logements et de services pour les jeunes adultes, les familles et les aînés.

Par ailleurs, la forte pression immobilière et l'âge moyen des propriétés de ce milieu de vie entraînent leur lot de projets de restauration et d'agrandissement qui pourraient menacer le caractère distinct et l'harmonie visuelle de ce dernier.

Milieu de vie 4

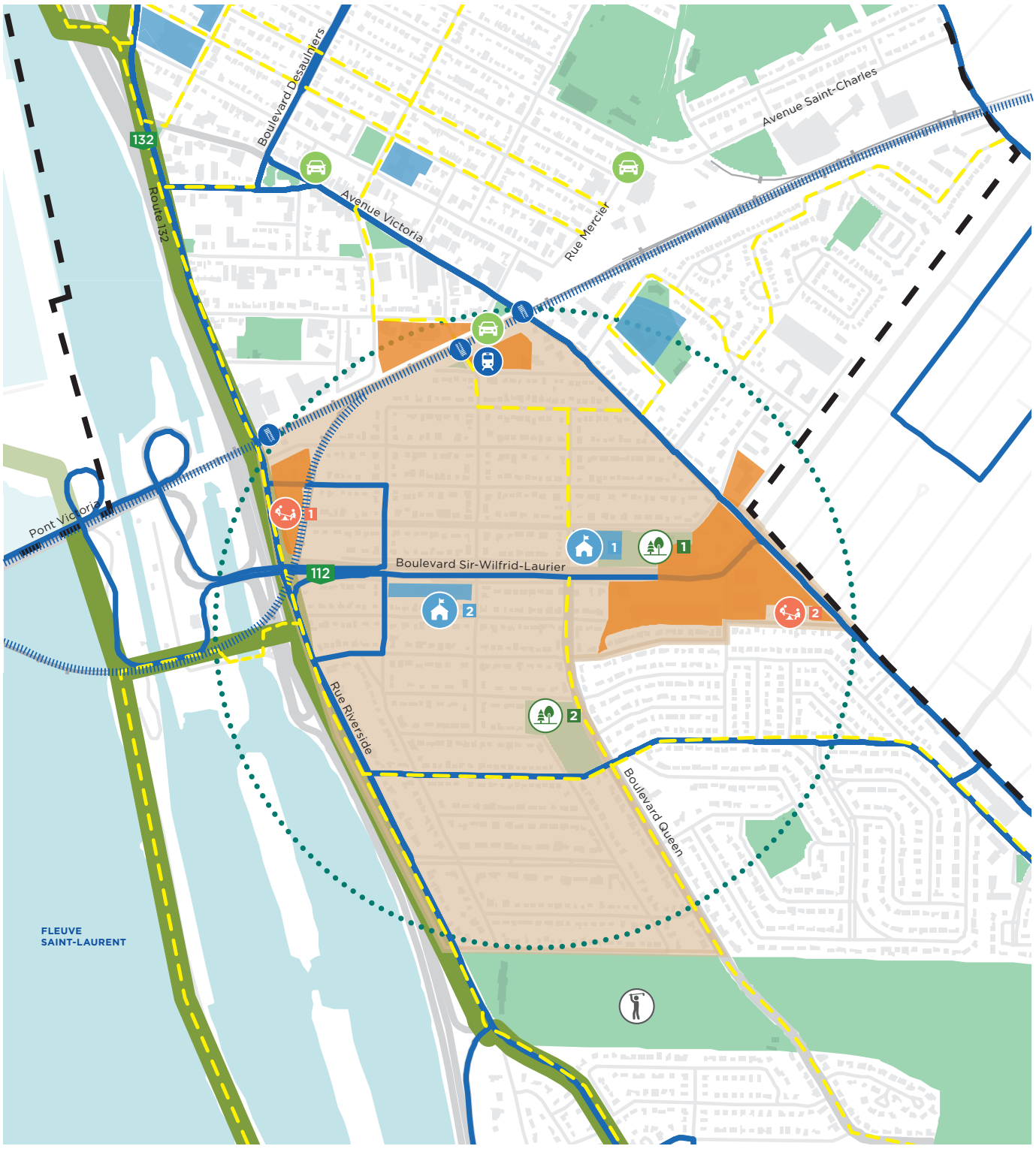
Parc Victoria – Alexandra

Objectifs prioritaires	
1.1	Assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine de Saint-Lambert
1.5	Augmenter les îlots de fraîcheur en encourageant le verdissement des espaces publics et privés
2.1	Optimiser le réseau de transports actifs en améliorant la connexion entre les différents lieux d'intérêt par des liens sécuritaires et continus, notamment vers le réseau de transport en commun
2.2	Améliorer l'offre de transports collectifs en assurant une bonne desserte des différents milieux de vie
2.4	Assurer une cohabitation sécuritaire et harmonieuse du transport des marchandises et des personnes afin de diminuer le sentiment d'insécurité des cyclistes et piétons
2.6	Favoriser une gestion optimale du stationnement
3.1	Encourager la socialisation en créant des lieux de rencontre animés dotés d'une programmation intergénérationnelle et quatre-saisons
4.4	Améliorer l'accessibilité aux services sociaux, culturels et économiques dans les milieux de vie
4.7	Optimiser une saine cohabitation des usages pour limiter les impacts des nuisances anthropiques sur la qualité de vie des résidents
5.2	Encourager la consolidation ou la requalification de certains espaces industriels et commerciaux en privilégiant les projets innovants et durables, axés sur une mixité de fonctions
5.3	Soutenir et encourager les commerces de proximité pour renforcer les milieux de vie
5.4	Favoriser le développement de pôles d'emploi locaux connectés aux réseaux de transports actifs et collectifs

Stratégies potentielles	
1	Élaborer un Programme particulier d'urbanisme pour le secteur de la route 112, planifiant un redéveloppement du secteur dans l'esprit de la vision d'aménagement durable Saint-Lambert 2035 et des objectifs visés pour le milieu de vie, notamment en réduisant l'impact que le cadre bâti axé sur une vocation artérielle des commerces et de services engendre
2	Réviser le Règlement de zonage et le Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin de : - mettre à jour les normes et critères qui assureront la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti et de la trame urbaine de Saint-Lambert - de concert avec la Politique de l'arbre (2012),, renforcer les dispositions visant la protection et l'augmentation de la canopée et la réduction des îlots de chaleur
3	Identifier les lieux de rencontre intergénérationnelle et favoriser les aménagements permanents et temporaires quatre-saisons pouvant contribuer à la mise en œuvre de la Politique culturelle (2016), notamment par l'appropriation de l'avenue Victoria et des nombreux parcs
4	Élaborer un plan de mobilité durable qui permettra notamment de renforcer les liens nord-sud de transport en commun et transport actif au sein de la ville. Ce plan devra également tenir compte des différents lieux d'intérêt du milieu de vie et de l'amélioration de la sécurité et de la convivialité en bordure de la route 112 et, en ce sens, faciliter l'accès en transport actif au Carré Victoria
5	Étudier des interventions possibles pour réduire les nuisances sonores générées par la route 132
6	Encourager l'implantation de stationnements à vélos à proximité des commerces

GARE SAINT-LAMBERT

Figure 32 | Milieu de vie 4



- PARC
- RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT
- ROUTE VERTE
- LIGNES D'AUTOBUS
- LIMITE MUNICIPALE
- MILIEU DE VIE 4
- RAYON DE 700 M 10 MINUTES DE MARCHE
- SITE À REDÉVELOPPER OU CONSOLIDER
- ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE
- COUNTRY CLUB DE MONTRÉAL
- CHEMIN DE FER
- TRAVERSÉE VOIE FERRÉE
- GARE DE TRAIN SAINT-LAMBERT
- 1 PARC UNION
- 2 PARC ALEXANDRA
- 1 ÉCOLE PRIMAIRE ALTERNATIVE
- 2 CENTRE D'ÉDUCATION DES ADULTES ACCESS
- STATIONS COMMUNAUTO
- 1 GARDERIE RIVERSIDE
- 2 GARDERIE GAZOULLERIE

Milieu de vie 5

Houde

CONTEXTE URBAIN

Le milieu de vie 5 présente une trame organique et un couvert végétal important. Le cadre bâti est composé essentiellement de maisons unifamiliales construites vers 1950-1960 et présente une homogénéité considérable. Quelques développements résidentiels plus denses sont localisés le long de l'avenue Victoria, où on retrouve des multi-logements pouvant atteindre jusqu'à dix (10) étages.

Sur l'avenue Victoria, on retrouve un ensemble commercial au croisement du boulevard Churchill. Ce dernier est considéré comme un espace sous-utilisé qui pourrait accueillir un projet de consolidation axé sur une mixité de fonctions.

Les principaux axes de transit sont localisés en périphérie du milieu de vie. Il s'agit de l'avenue Victoria et du boulevard Queen. Par ailleurs, la présence du Country Club de Montréal crée une barrière physique importante avec le reste de Saint-Lambert au sud.

Commerces de proximité

APPROVISIONNEMENT **SERVICES**

Le centre commercial de l'avenue Victoria offre plusieurs services et commerces de proximité aux résidents de ce milieu de vie. La faible occupation du sol actuelle lui confère toutefois un potentiel de consolidation.

Équipements communautaires

ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES ET PRÉSCOLAIRES

ÉQUIPEMENTS COMMUNAUTAIRES OU CULTURELS

Le milieu de vie 5 ne comprend pas d'équipements communautaires importants ou d'écoles, mais l'école primaire Alternative et la garderie La Gazouillère sont localisées sur la limite avec le milieu de vie 4 au nord. On retrouve également l'église Saint-Thomas-d'Aquin sur le boulevard Queen.

Parcs et réseau vert

- **LIEUX DE RENCONTRES ET SOCIABILISATION**
- **TERRAINS RÉCRÉATIFS**
- **JARDINS COMMUNAUTAIRES**
- **TRAME VERTE, ÎLOTS DE FRAÎCHEUR**

Le milieu de vie 5 bénéficie d'un couvert végétal important, mais l'avenue Victoria et l'ensemble commercial qu'on y retrouve représentent des îlots de chaleurs importants.

Cette portion du territoire ne comprend que deux parcs : le parc de la Renaissance et le parc Houde. Le parc de la Renaissance est un parc de petite taille, qui se veut essentiellement une aire de détente. Quant au parc Houde, il est composé de terrains sportifs et de vastes aires gazonnées peu plantées, avec un secteur plus ombragé où sont localisées des aires de jeux pour enfants.

ÉGLISE SAINT-THOMAS-D'AQUIN

Mobilité durable

- **AUTOPARTAGE ET COVOITURAGE**
- **RÉSEAU TRANSPORTS COLLECTIFS**
- **RÉSEAU CYCLABLE ET PIÉTONNIER SÉCURITAIRE**

Ce milieu de vie est caractérisé par une trame urbaine organique peu perméable, qui fait en sorte que les déplacements actifs y sont moins fluides. Toutefois, l'absence de circulation de transit et la présence généralisée de trottoirs contribuent à créer un environnement sécuritaire. Au niveau du réseau cyclable, des corridors en chaussée désignée sont aménagés sur le boulevard Queen et le boulevard Alexandra.

Le secteur est également desservi par la ligne d'autobus 55 qui mène au centre-ville de Montréal et diverses lignes d'autobus sur l'avenue Victoria qui permettent de rejoindre le terminus Longueuil ou encore le terminus de Panama. Par ailleurs, ce milieu de vie n'est pas desservi par un service d'autopartage.

Lieux d'emploi

- **OPPORTUNITÉS D'EMPLOI LOCAL**

En périphérie immédiate du milieu de vie, on retrouve le long du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (route 112), un ensemble commercial sous-utilisé qui aurait le potentiel d'accueillir un projet de consolidation axé sur une mixité de fonctions.

Mixité et cohésion sociale

- **VIVRE ENSEMBLE, SENTIMENT DE FIERTÉ**
- **IDENTITÉ LOCALE**
- **MIXITÉ INTER-GÉNÉRATIONNELLE**
- **DIVERSITÉ DES TYPOLOGIES DE LOGEMENT**

La création de lieux vivants et rassembleurs pourrait permettre de renforcer les liens sociaux au sein du milieu de vie 5 et ainsi favoriser l'appropriation de ces espaces par le plus grand nombre. À ce titre, le parc Houde présente un potentiel intéressant en raison de sa localisation centrale. De plus, l'ensemble commercial de l'avenue Victoria pourrait accueillir un projet de consolidation axé sur une offre diversifiée de logements et de services pour les jeunes adultes, les familles et les aînés.

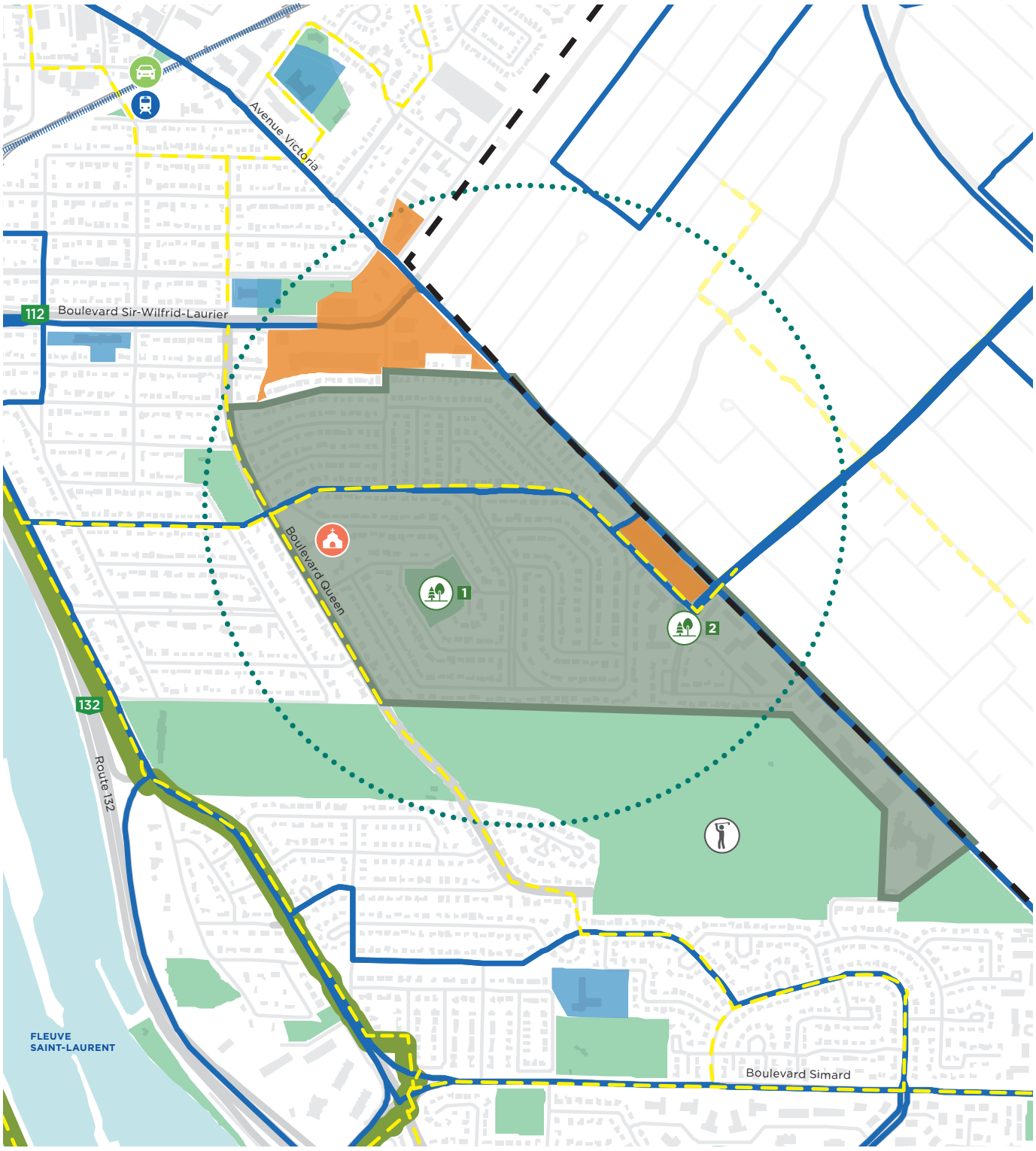
Par ailleurs, la forte pression immobilière et l'âge moyen des propriétés de ce milieu de vie entraînent leur lot de projets de restauration et d'agrandissement qui pourraient menacer le caractère distinct et l'harmonie visuelle de ce dernier.

Milieu de vie 5
Houde

Objectifs prioritaires	
1.2	Encourager un développement urbain compact, à échelle humaine, respectant le caractère spécifique et l'harmonie visuelle des quartiers résidentiels
1.5	Augmenter les îlots de fraîcheur en encourageant le verdissement des espaces publics et privés
2.1	Optimiser le réseau de transports actifs en améliorant la connexion entre les différents lieux d'intérêt par des liens sécuritaires et continus, notamment vers le réseau de transport en commun
2.2	Améliorer l'offre de transports collectifs en assurant une bonne desserte des différents milieux de vie
2.5	Développer une offre alternative de transports durables, notamment l'autopartage et le covoiturage
3.1	Encourager la socialisation en créant des lieux de rencontre animés dotés d'une programmation intergénérationnelle et quatre-saisons
3.7	Reconnaitre la contribution de nature écologique, culturelle, sociale et sportive des parcs et des golfs de Saint-Lambert
4.3	Développer une offre diversifiée de logements et de services pour des ménages aux réalités variées
4.4	Améliorer l'accessibilité aux services sociaux, culturels et économiques dans les milieux de vie
5.2	Encourager la consolidation ou la requalification de certains espaces industriels et commerciaux en privilégiant les projets innovants et durables, axés sur une mixité de fonctions
5.3	Soutenir et encourager les commerces de proximité pour renforcer les milieux de vie

Stratégies potentielles	
1	Réviser le Règlement de zonage et le Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin de : - mettre à jour les normes et critères qui assureront la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti et de la trame urbaine de Saint-Lambert - de concert avec la Politique de l'arbre (2012), renforcer les dispositions visant la protection et l'augmentation de la canopée et la réduction des îlots de chaleur, notamment le long de l'avenue Victoria et des deux ensembles commerciaux
2	Identifier les lieux de rencontre intergénérationnelle et favoriser une programmation intergénérationnelle et quatre-saisons pouvant contribuer à la mise en œuvre de la Politique culturelle (2016), principalement le parc Houde
3	Planifier la consolidation de l'ensemble commercial de l'avenue Victoria (situé au croisement du boulevard Churchill)
4	Élaborer un plan de mobilité durable qui permettra notamment de renforcer les liens Nord-Sud de transport en commun et transport actif au sein de la ville et qui tiendra compte des différents lieux d'intérêt du milieu de vie
5	Favoriser une diversification de l'offre résidentielle, notamment par l'aménagement de logements complémentaires
6	Soumettre à la CMM, dans le cadre de la révision du PMAD, une demande visant à identifier les terrains de golf du territoire comme des espaces verts accueillant des usages récréatifs devant être préservés à long terme

Figure 33 | Milieu de vie 5



- PARC
- RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT
- ROUTE VERTE
- LIGNES D'AUTOBUS
- LIMITE MUNICIPALE
- MILIEU DE VIE 5
- RAYON DE 700 M
  10 MINUTES DE MARCHE
- SITE À REDÉVELOPPER OU CONSOLIDER
- ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE
- COUNTRY CLUB DE MONTRÉAL
- CHEMIN DE FER
- GARE DE TRAIN SAINT-LAMBERT
- 1 PARC HOUDE
- 2 PARC DE LA RENAISSANCE
- STATIONS COMMUNAUTO
- ÉGLISE SAINT-THOMAS-D'AQUIN

Milieu de vie 6

Préville

CONTEXTE URBAIN

Cette portion du territoire faisait initialement partie de la municipalité de Préville, qui s'est développée à partir des années 1940 avant d'être intégrée à la ville de Saint-Lambert en 1969.

Ce milieu de vie est composé majoritairement de résidences unifamiliales datant des années 1950, mais on retrouve également des développements plus récents dans la portion sud, dont un ensemble de tours d'habitation et quelques maisons en rangées près de l'intersection de la rue Riverside et du boulevard Simard. Le secteur d'intérêt Préville-en-Bas, qui se distingue par son cadre particulièrement verdoyant et pittoresque, est notamment situé à l'ouest de la rue Riverside. Il est composé de lots de grandes dimensions et de chaussées étroites qui présentent de larges emprises gazonnées et plantées, sans trottoirs ou même bordure. Ce secteur a été développé principalement dans les années 1940-1950, mais on retrouve aussi le long de la rue de Bretagne quelques maisons rurales dont la construction remonte parfois jusqu'au 18e siècle.

Les principaux axes de transit de ce milieu de vie sont la rue Riverside et le boulevard Simard, qui permet d'accéder à l'autoroute. Par ailleurs, la route 132 limite l'accès au fleuve et génère des nuisances sonores importantes. Toutefois, le boulevard Simard est un des rares passages qui permet de donner accès aux abords du fleuve. Par ailleurs, ce milieu de vie est aussi marqué par la présence du Country Club de Montréal qui crée une barrière physique avec le reste de Saint-Lambert au nord.

Commerces de proximité

APPROVISIONNEMENT **SERVICES**

Le secteur est dépourvu de commerces. Les pôles commerciaux les plus proches se situent sur l'avenue Victoria au coin du boulevard Simard et de la route 112. Ces pôles sont accessibles par des pistes cyclables (Simard) ou des chaussées désignées (boul. Queen).

Équipements communautaires

ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES ET PRÉSCOLAIRES

ÉQUIPEMENTS COMMUNAUTAIRES OU CULTURELS

Les équipements communautaires sont peu nombreux et se limitent essentiellement à l'école primaire Préville. Ce milieu de vie ne comprend aucune garderie.

Parcs et réseau vert

- **LIEUX DE RENCONTRES ET SOCIABILISATION**
- **TERRAINS RÉCRÉATIFS**
- **JARDINS COMMUNAUTAIRES**
- **TRAME VERTE, ÎLOTS DE FRAÎCHEUR**

Le milieu de vie 6 est caractérisé par un vaste couvert végétal. Il comprend plusieurs parcs et espaces verts, qui sont pour la plupart dédiés à la détente ou à la contemplation : le boisé du Maronnier, le parc de Bretagne, le parc du Rhône et le parc du Pas-de-Calais. Seul le parc Préville contient des terrains de sports ou équipements récréatifs qui s'inscrivent en complémentarité avec l'école primaire avoisinante. Ce parc d'envergure joue par ailleurs un rôle important et gagnerait à être consolider, puisqu'il s'agit du principal pôle institutionnel dans la portion sud de Saint-Lambert et qu'il se situe à la limite avec le milieu de vie 7 où l'offre en équipements communautaires est plutôt faible. Il pourrait également offrir un bon potentiel pour y inclure des initiatives en agriculture urbaine. Par ailleurs, le parc du Havre présente des occasions de mise en valeur inégalées pour rendre plus accessibles les abords du fleuve.

Bien qu'il s'agisse d'un espace privé, ce milieu de vie est aussi marqué par la présence du Country Club de Montréal qui, avec ses 46 ha, contribue au couvert végétal de cette portion du territoire et qui permet la tenue d'activités hivernales pour les tous citoyens.

Mobilité durable

- **AUTOPARTAGE ET COVOITURAGE**
- **RÉSEAU TRANSPORTS COLLECTIFS**
- **RÉSEAU CYCLABLE ET PIÉTONNIER SÉCURITAIRE**

Bien qu'un bon nombre de rues de ce milieu de vie n'aient pas de trottoirs, la trame urbaine fait en sorte qu'il y a peu de circulation de transit et que les déplacements piétons y semblent sécuritaires. Par ailleurs, il est vrai que la trame urbaine n'est pas particulièrement perméable, mais des sentiers polyvalents ont été aménagés à certains endroits stratégiques au sein des îlots afin de faciliter les déplacements actifs vers le pôle communautaire organisé autour de l'école Préville. Ce réseau de sentiers pourrait être consolidé et mis en valeur.

On retrouve des pistes cyclables bidirectionnelles sur les principaux axes que représentent la rue Riverside et le boulevard Simard. Un corridor en chaussée désignée est également aménagé sur le boulevard Queen et bifurque sur l'avenue de Normandie pour aller rejoindre le réseau de sentiers multifonctionnels.

Au niveau des transports en commun, le secteur est desservi par diverses lignes d'autobus sur le boulevard Simard ou la rue Riverside qui permettent de rejoindre le terminus Longueuil ou encore le terminus de Panama. Toutefois, les liens vers la gare de train de banlieue de Saint-Lambert pourraient être améliorés.

Par ailleurs, ce milieu de vie n'est pas desservi par un service d'autopartage.

PARC DU HAVRE

Lieux d'emploi

- **OPPORTUNITÉS D'EMPLOI LOCAL**

Le secteur est dépourvu de lieux d'emplois, et peu se trouvent à proximité.

Mixité et cohésion sociale

- **VIVRE ENSEMBLE, SENTIMENT DE FIERTÉ**
- **IDENTITÉ LOCALE**
- **MIXITÉ INTER-GÉNÉRATIONNELLE**
- **DIVERSITÉ DES TYPOLOGIES DE LOGEMENT**

La création de lieux vivants et rassembleurs pourrait permettre de renforcer les liens sociaux au sein du milieu de vie 6 et ainsi favoriser l'appropriation de ces espaces par le plus grand nombre. À ce titre, le parc Préville présente un potentiel intéressant puisqu'il est adjacent à une école. De plus, il pourrait également profiter au milieu de vie 7, où l'offre en équipements communautaires est plutôt faible.

Par ailleurs, la forte pression immobilière et l'âge moyen des propriétés de ce milieu de vie entraînent leur lot de projets de restauration et d'agrandissement qui pourraient menacer l'harmonie visuelle de ce dernier. Le risque de subdivision des grands terrains du secteur d'intérêt Préville-en-bas représente également un enjeu qui mérite d'être adressé.

Préville

Objectifs prioritaires

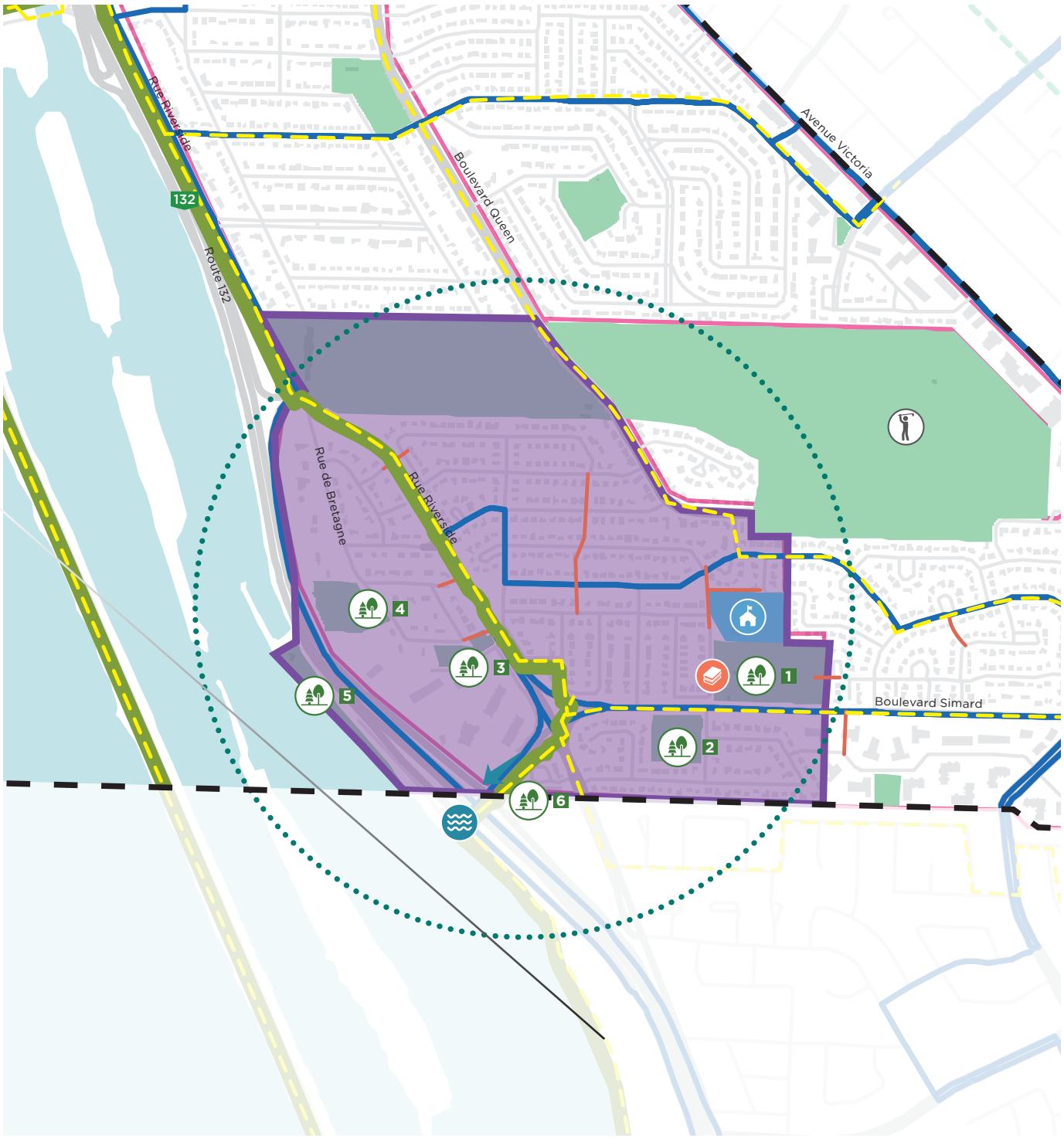
1.1	Assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti de Saint-Lambert
1.4	Protéger et bonifier la canopée publique et privée
1.8	Mettre en valeur le fleuve et le paysage riverain
2.2	Améliorer l'offre de transports collectifs en assurant une bonne desserte des différents milieux de vie
2.5	Développer une offre alternative de transports durables, notamment l'autopartage et le covoiturage
3.1	Encourager la socialisation en créant des lieux de rencontre animés dotés d'une programmation intergénérationnelle et quatre-saisons
3.4	Améliorer l'accessibilité aux abords du fleuve et y encourager la tenue d'événements et d'activités
3.5	Encourager les initiatives citoyennes dans l'espace public et les partenariats avec les organismes du milieu
3.6	Favoriser l'émergence et la pérennité d'initiatives en agriculture urbaine sur le domaine public
3.7	Reconnaitre la contribution de nature écologique, culturelle, sociale et sportive des parcs et des golfs de Saint-Lambert
4.5	Favoriser l'entraide, l'inclusion sociale et la participation active de la population à la vie et au développement de la communauté
5.3	Soutenir et encourager les commerces de proximité pour renforcer les milieux de vie

RUE RIVERSIDE À PROXIMITÉ DU BOULEVARD SIMARD

Stratégies potentielles

1	Réviser le Règlement de zonage et le Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin de mettre à jour les normes et critères qui assureront la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti et de la trame urbaine de Saint-Lambert
2	Identifier les lieux de rencontre intergénérationnelle et favoriser une programmation intergénérationnelle et quatre-saisons pouvant contribuer à la mise en œuvre de la Politique culturelle (2016), principalement le parc Préville.
3	Étudier, avec les partenaires, l'amélioration du lien de transport collectif vers la gare, le centre-ville et la station REM Panama.
4	Élaborer un plan de mobilité durable qui permettra notamment de renforcer les liens Nord-Sud de transport en commun et transport actif au sein de la ville. Ce plan devra également tenir compte des différents lieux d'intérêt du milieu de vie, de la bonification du réseau de sentiers polyvalents et des mesures d'apaisement de la circulation en périphérie de l'école
5	Élaborer un plan directeur des parcs et espaces verts pour définir une programmation distinctive et appropriée au potentiel du parc du Havre , tout en favorisant la renaturalisation des berges
6	Étudier la possibilité d'implanter une boucle de transport collectif
7	Étudier des interventions possibles pour réduire les nuisances sonores générées par la route 132
8	Bonifier le verdissement des parcs, y implanter des initiatives d'agriculture urbaine et y prévoir des aménagements pour enfants en réponse au nouveau contexte démographique
9	Soumettre à la CMM, dans le cadre de la révision du PMAD, une demande visant à identifier les terrains de golf du territoire comme des espaces verts accueillant des usages récréatifs devant être préservés à long terme

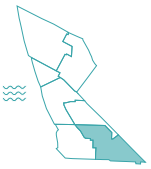
Figure 34 | Milieu de vie 6



- PARC
- RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT
- ROUTE VERTE
- LIGNES D'AUTOBUS
- RÉSEAU DE SENTIERS POLYVALENTS
- LIMITE MUNICIPALE
- MILIEU DE VIE 6
- RAYON DE 700 M 10 MINUTES DE MARCHE
- ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE
- ACCÈS AUX ABORDS DU FLEUVE
- ÉCOLE PRÉVILLE
- ANCIENNE BIBLIOTHÈQUE MUNICIPALE (SUCCURSALE PRÉVILLE)
- COUNTRY CLUB DE MONTRÉAL
- 1 PARC PRÉVILLE
- 2 PARC DU PAS-DE-CALAIS
- 3 PARC DU RHÔNE
- 4 PARC DE BRETAGNE
- 5 PARC DU HAVRE
- 6 BOISÉ DU MARONNIER

Milieu de vie 7

Préville-les-Champs



CONTEXTE URBAIN

Cette portion du territoire faisait initialement partie de la municipalité de Préville, qui s'est développée à partir des années 1940 avant d'être intégrée à la ville de Saint-Lambert en 1969. La trame urbaine y est principalement curviligne avec la présence de cul-de-sacs. Ce milieu de vie est composé majoritairement de résidences unifamiliales datant des années 1960-1970, mais on retrouve également des développements plus récents dans la portion sud-est où on note la présence de multi-logements ou de maisons en rangées datant des années 1980-1990. De plus, un petit pôle commercial est localisé à l'intersection du boulevard Simard et de l'avenue Victoria.

Les principaux axes de transit de ce milieu de vie sont l'avenue Victoria et le boulevard Simard.

Commerces de proximité

APPROVISIONNEMENT **SERVICES**

On retrouve un petit pôle commercial à l'intersection du boulevard Simard et de l'avenue Victoria. Ce dernier est toutefois fortement minéralisé et présente des espaces sous-utilisés qui pourraient accueillir un projet de consolidation axé sur une mixité de fonctions.

Équipements communautaires

ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES ET PRÉSCOLAIRES **ÉQUIPEMENTS COMMUNAUTAIRES OU CULTURELS**

Le milieu de vie 7 ne comprend pas d'équipements communautaires, d'écoles ou de garderies. Toutefois, le pôle communautaire Préville est localisé sur la limite avec le milieu de vie 6 à l'ouest et on retrouve quelques garderies sur l'avenue Victoria, en dehors de la limite municipale.

Parcs et réseau vert

LIEUX DE RENCONTRES ET SOCIABILISATION

TERRAINS RÉCRÉATIFS

JARDINS COMMUNAUTAIRES

TRAME VERTE, ÎLOTS DE FRAÎCHEUR

Le milieu de vie 7 est caractérisé par un vaste couvert végétal et comprend quelques parcs et espaces verts, qui sont pour la plupart dédiés à la détente ou à la contemplation : le parc de Fontainebleau, le parc du Limousin et le parc de Navarre. Seul le parc Lambert-Closse contient une aire de jeux. Toutefois, le parc Préville, qui contient de nombreux terrains de sports ou équipements récréatifs, est localisé sur la limite avec le milieu de vie 6 à l'ouest. Par ailleurs, dans une optique de lutte aux îlots de chaleur, le verdissement du pôle commercial à l'intersection du boulevard Simard et de l'avenue Victoria devrait être encouragé. Le parc du Limousin se distingue quant à lui par la présence d'un boisé lui conférant un caractère très naturel. À ce titre, il pourrait d'ailleurs posséder une certaine valeur écologique.

Bien qu'il s'agisse d'un espace privé, ce milieu de vie est aussi marqué par la présence du Country Club de Montréal qui contribue de façon exceptionnelle au couvert végétal de cette portion du territoire et qui permet la tenue d'activités hivernales pour les tous citoyens.

Mobilité durable

AUTOPARTAGE ET COVOITURAGE

RÉSEAU TRANSPORTS COLLECTIFS

RÉSEAU CYCLABLE ET PIÉTONNIER SÉCURITAIRE

Bien qu'un bon nombre de rues de ce milieu de vie n'aient pas de trottoirs, la trame urbaine fait en sorte qu'il y a peu de circulation de transit. Par ailleurs, il est vrai que la trame urbaine n'est pas particulièrement perméable, mais des sentiers polyvalents ont été aménagés à certains endroits stratégiques au sein des îlots afin de faciliter les déplacements actifs vers le pôle communautaire organisé autour de l'école Préville. Ce réseau de sentiers pourrait être consolidé et mis en valeur.

On retrouve des pistes cyclables bidirectionnelles sur les principaux axes que représentent la rue Riverside et le boulevard Simard. Un corridor en chaussée désignée est également aménagé sur le boulevard Queen et bifurque sur l'avenue de Normandie pour aller rejoindre le réseau de sentiers multifonctionnels.

Au niveau des transports en commun, le secteur est desservi par diverses lignes d'autobus sur le boulevard Simard ou la rue Riverside qui permettent de rejoindre le terminus Longueuil ou encore le terminus de Panama. Toutefois, les liens vers la gare de train et vers le centre-ville de banlieue de Saint-Lambert pourraient être améliorés.

Lieux d'emploi

OPPORTUNITÉS D'EMPLOI LOCAL

Le pôle de services situé sur l'avenue Victoria offre des emplois dans les commerces, mais aussi dans quelques immeubles à bureaux, qui accueillent notamment des services professionnels (notaire, comptable, etc.)

Mixité et cohésion sociale

VIVRE ENSEMBLE, SENTIMENT DE FIERTÉ

IDENTITÉ LOCALE

MIXITÉ INTER-GÉNÉRATIONNELLE

DIVERSITÉ DES TYPOLOGIES DE LOGEMENT

La création de lieux vivants et rassembleurs pourrait permettre de renforcer les liens sociaux au sein du milieu de vie 7 et ainsi favoriser l'appropriation de ces espaces par le plus grand nombre.

Par ailleurs, la forte pression immobilière et l'âge moyen des propriétés de ce milieu de vie entraînent leur lot de projets de restauration et d'agrandissement qui pourraient menacer l'harmonie visuelle de ce dernier. Le risque de subdivision des grands terrains du secteur d'intérêt Préville-en-bas représente également un enjeu qui mérite d'être regardé.

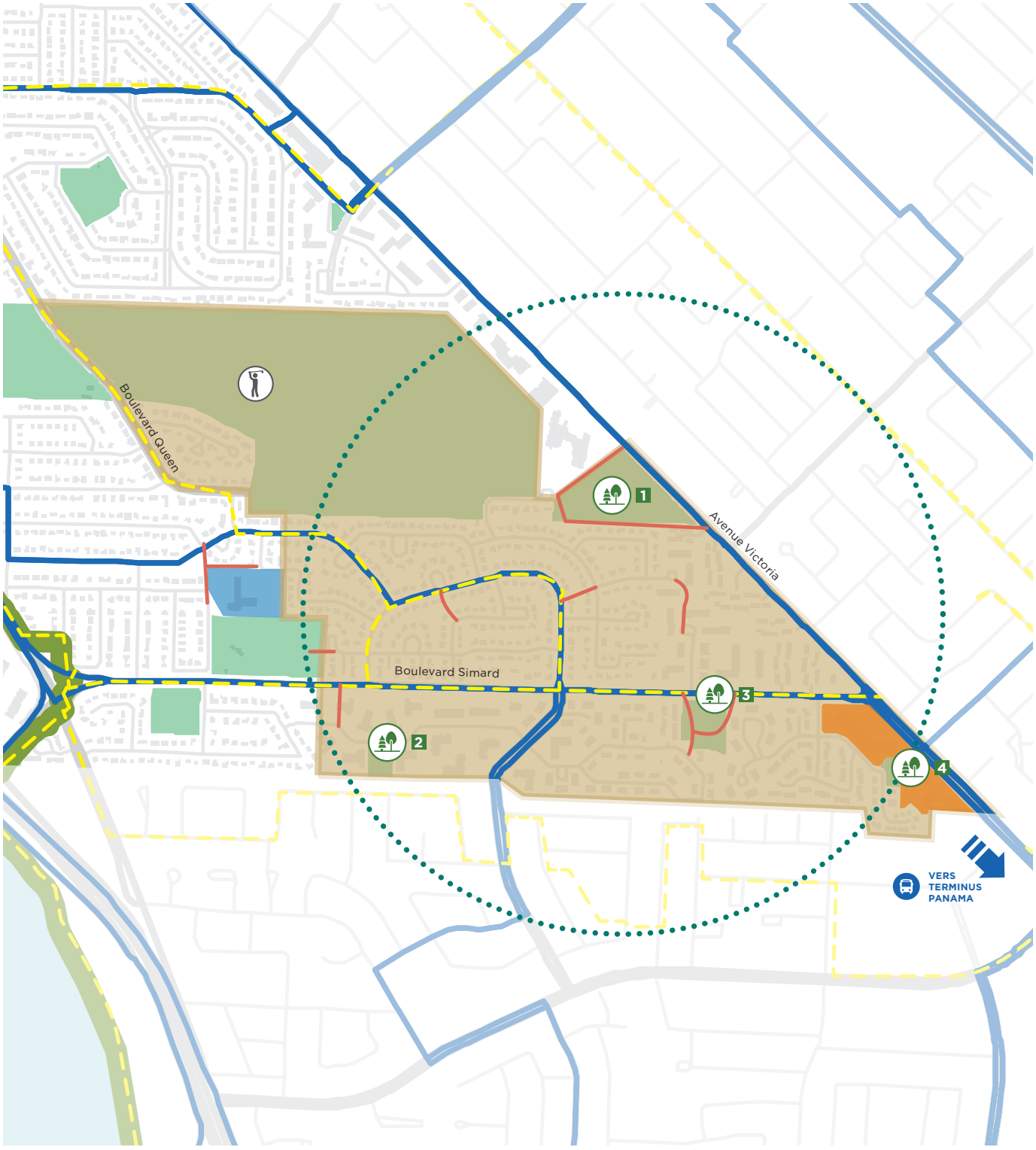
Préville-les-Champs

Objectifs prioritaires	
1.2	Encourager un développement urbain compact, à échelle humaine, respectant le caractère spécifique et l'harmonie visuelle des quartiers résidentiels
2.2	Améliorer l'offre de transports collectifs en assurant une bonne desserte des différents milieux de vie
2.5	Développer une offre alternative de transports durables, notamment l'autopartage et le covoiturage
3.1	Encourager la socialisation en créant des lieux de rencontre animés dotés d'une programmation intergénérationnelle et quatre-saisons
3.7	Reconnaitre la contribution de nature écologique, culturelle, sociale et sportive des parcs et des golfs de Saint-Lambert
4.3	Développer une offre diversifiée de logements et de services pour des ménages aux réalités variées
4.4	Améliorer l'accessibilité aux services sociaux, culturels et économiques dans les milieux de vie
5.2	Encourager la consolidation ou la requalification de certains espaces industriels et commerciaux en privilégiant les projets innovants et durables, axés sur une mixité de fonctions
5.3	Soutenir et encourager les commerces de proximité pour renforcer les milieux de vie

Stratégies potentielles	
1	Planifier la consolidation de l'ensemble commercial identifié afin de renforcer l'offre commerciale et de services et une diversification de logements dans le secteur et d'y diminuer la présence d'îlots de chaleur
2	Étudier, avec les partenaires, l'amélioration du lien de transport collectif vers la gare et le centre-ville
3	Élaborer un plan de mobilité durable qui permettra notamment de renforcer les liens Nord-Sud de transport en commun et transport actif au sein de la ville. Ce plan devra également tenir compte des différents lieux d'intérêt du milieu de vie, de la bonification du réseau de sentiers polyvalents et des mesures d'apaisement de la circulation en périphérie de l'école
4	Permettre la création de plus de logements dans le secteur Plamondon et de Navarre qui se trouve près de la station REM Panama
5	Réaliser une étude du potentiel écologique du boisé du parc du Limousin et identifier le boisé comme un territoire d'intérêt pour la conservation de la biodiversité en vertu du cadre règlementaire applicable par Environnement et Changements climatiques Canada et le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs.
6	Étudier la possibilité d'implanter une boucle de transport collectif
7	Soumettre à la CMM, dans le cadre de la révision du PMAD, une demande visant à identifier les terrains de golf du territoire comme des espaces verts accueillant des usages récréatifs devant être préservés à long terme

SKI DE FOND EN PLEIN AIR

Figure 35 | Milieu de vie 7



PARC
RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT
ROUTE VERTE
LIGNES D'AUTOBUS
RÉSEAU DE SENTIERS POLYVALENTS
LIMITE MUNICIPALE

MILIEU DE VIE 7
RAYON DE 700 M
10 MINUTES DE MARCHE
SITE À REDÉVELOPPER OU CONSOLIDER
ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE
1 PARC DU LIMOUSIN

2 PARC NAVARRE
3 PARC DE FONTAINEBLEAU
4 PARC LAMBERT-CLOSSE
COUNTRY CLUB DE MONTRÉAL

5. Plan d'action

Le plan d'action constitue l'armature sur laquelle repose la concrétisation de la vision du Plan d'urbanisme. La présente section décrit, pour chaque orientation d'aménagement, les interventions associées aux différents objectifs du Plan d'urbanisme, ainsi que les partenaires potentiels et l'échéance envisagée pour leur mise en oeuvre.

LÉGENDE

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

ORIENTATION 1 : PRÉSERVER ET METTRE EN VALEUR L'IDENTITÉ LAMBERTOISE

INTERVENTIONS	OBJECTIFS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
Se doter d'une réglementation permettant de mieux encadrer l'approche architecturale et paysagère des futurs développements afin de conserver l'identité de Saint-Lambert	1.1, 1.2, 1.3	Ville, CCU	Court terme
Bonifier les outils d'intervention sur le patrimoine bâti et en développer de nouveaux pour encadrer les projets de restauration et d'agrandissement	1.1, 1.3	Ville, CCU	Court terme
Modifier le Rgèglement sur les démolitions d'immeubles pour introduire des critères de protection du patrimoine bâti	1.1	Ville, CCU	Court terme
Sensibiliser la population à la mise en valeur du patrimoine, ancien et moderne	1.1, 1.2, 1.3, 1.6	Ville, Comité consultatif culturel, Société d'histoire Mouillepied	En continu
Encadrer les travaux nécessitant une excavation sur un terrain susceptible de receler un site archéologique connu ou potentiel	1.1	Ville	Court terme
Réviser les règlements d'urbanisme afin d'augmenter la superficie allouée aux espaces verts dans les nouveaux projets de développement	1.3, 1.4, 1.5	Ville, CCU	Court terme
Prévoir une stratégie de plantation sur le domaine public afin d'augmenter la biodiversité végétale et de créer des plantations plus résilientes et faire la plantation de 300 arbres dans le parc du Limousin	1.4, 1.5	Ville, Comité environnement	En continu
Mettre en œuvre une stratégie préventive de lutte aux ravageurs pour la canopée urbaine (ex.: Agrile du frêne)	1.4	Ville, Comité environnement	En continu
Poursuivre et bonifier les mesures incitatives favorisant la plantation d'arbres sur le domaine privé	1.3, 1.4, 1.5	Ville, Comité environnement, Propriétaires fonciers	Moyen terme
Bonifier les exigences de verdissement dans les stationnements	1.3, 1.4, 1.5	Ville, CCU, Comité environnement	Court terme
Prévoir des mesures pour amoindrir les nuisances sonores dans les secteurs résidentiels à proximité des grands équipements de transport	1.2, 1.3	Ville, MTQ, CN	Long terme
Développer un cadre de référence pour la consultation citoyenne à Saint-Lambert	1.6, 1.7	Ville	Court terme
Mettre en place un budget participatif de soutien aux initiatives citoyennes dans chacun des milieux de vie identifiés au Plan d'urbanisme	1.6, 1.7	Ville, Citoyens	Moyen terme
Définir une programmation distinctive et appropriée au potentiel du parc du Havre	1.8	Ville	Court terme

INTERVENTIONS	OBJECTIFS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
Évaluer les coûts liés à l'ajout, à l'agrandissement ou à la modification des 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	1.2	Ville	Court terme
Intégrer à la réglementation d'urbanisme des objectifs et critères relatifs à la durabilité, la performance environnementale, et la préservation des vues vers le fleuve et vers Montréal.	1.3, 1.8	Ville	Court terme
Interdire l'implantation de tout nouveau panneau-réclame autoroutier en bordure de la route 132, minimalement du côté de la rive	1.2, 1.8	Ville	Court terme
Mettre en valeur les attraits touristiques, naturels et culturels de Saint-Lambert par le biais de différents outils (publications, circuits patrimoniaux, panneaux d'interprétation, événements, etc.)	1.1, 1.6, 1.7, 1.8	Ville	En continu
Exiger, lors de projets d'aménagement, une identification et une caractérisation des milieux humides identifiés aux règlements d'urbanisme	1.3, 1.8, 1.9	Ville	Court terme
Revoir les dispositions réglementaires favorisant la gestion écoresponsable des eaux de ruissellement et les économies d'eau potable	1.3, 1.5, 1.9	Ville	Court terme
Assurer un suivi des branchements privés afin d'éviter que les eaux pluviales privées soient orientées vers les conduites unitaires ou dans le mauvais conduit, dans le cas d'un réseau séparatif	1.3, 1.9	Ville	En continu
Réaliser une étude du potentiel écologique du boisé du parc du Limousin et identifier le boisé comme un territoire d'intérêt pour la conservation de la biodiversité en vertu du cadre règlementaire applicable par Environnement et Changements climatiques Canada et le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	1.4, 1.8	Ville	Court terme
Lors des travaux d'aménagement des espaces riverains, tel que le parc du Havre, saisir les opportunités de renaturalisation des rives	1.8	Ville	En continu
Élaborer des scénarios d'optimisation de la gestion des neiges usées en développant de nouvelles techniques efficaces et abordables, notamment en lien avec des innovations technologiques	1.8, 1.9	Ville	Moyen terme
Dans le cadre du Plan d'intervention des immeubles publics, prévoir les mises à niveau nécessaires pour atteindre les critères d'accessibilité universelle	4.3, 4.4	Ville	Moyen terme
Consolider le parc de la Voie maritime par des achats de terrains à la Corporation de la Voie maritime	1.8, 1.9	Ville	Moyen terme

ORIENTATION 2 : ENCOURAGER LA MOBILITÉ DURABLE ET OFFRIR DES ALTERNATIVES À L'AUTO SOLO

INTERVENTIONS	OBJECTIFS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
Réaliser un plan de mobilité durable	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6	Ville, Comité de gestion des déplacements	Court terme
Compléter le réseau cyclable et aménager des pistes cyclables sécuritaires sur des axes stratégiques qui permettent relier les points d'intérêt, autant dans une perspective utilitaire que récréotouristique (notamment sur les axes Queen, Victoria et Saint-Georges)	2.1	Ville, Comité de gestion des déplacements	Moyen terme
Planifier les infrastructures de déplacements actifs et récréotouristiques en intégrant les projets de développement du Réseau vélo métropolitain (écluse et voie de contournement de la Voie maritime, Saint-Georges/Tiffin) et du Parc-plage du Grand Montréal, en tenant compte des critères suivants : — *la consolidation de la vocation récréotouristique des ensembles d'intérêt métropolitain en favorisant simultanément la préservation des qualités patrimoniales et paysagères des lieux et le développement d'une masse critique d'attraits et de services* — *l'augmentation des points d'accès à l'eau à des fins récréatives (baignade, mise à l'eau d'embarcations, activités récréatives en rive, aires d'accostage, etc.)* — *le développement du réseau cyclable et du réseau navigable métropolitains, ainsi que la multiplication des points de contact entre ces deux réseaux*	2.1	Ville	Moyen terme
Poursuivre la mise en place d'initiatives contribuant au programme Municipalités Amies des Aînés (MADA) et identifier des éléments réglementaires à bonifier afin de favoriser l'accessibilité universelle	2.1, 2.3, 2.4	Ville	En continu
Travailler de concert avec la CMM, et le gouvernement du Québec, afin de planifier et de mettre en œuvre les projets de développement du Réseau vélo métropolitain et du Parc-plage du Grand Montréal	2.1	Ville, CMM, Québec	Long terme
Mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation dans les secteurs sensibles	2.3	Ville, Comité de gestion des déplacements	Court terme
Réaliser une étude afin de préciser les enjeux de circulation et de stationnement sur l'ensemble du territoire		Ville	Court terme
Assurer un entretien quatre-saisons du réseau cyclable et piétonnier	2.1	Ville, Comité de gestion des déplacements	En continu
Planifier des aménagements conviviaux et sécuritaires des trottoirs et pistes cyclables et mettre aux normes les tronçons qui ne respectent pas les normes d'aménagement et de signalisation	2.1, 2.3	Ville, Comité de gestion des déplacements	En continu
Procéder à la réfection du passage à niveau de la rue du Prince-Arthur et y intégrer des aménagements favorables aux transports actifs	2.1	Ville, Comité de gestion des déplacements, CN	Long terme

INTERVENTIONS	OBJECTIFS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
Faire un suivi auprès du ministère des Transports afin qu'il donne suite à l'étude de faisabilité pour l'aménagement d'une voie de rabattement de la circulation à la sortie du pont Victoria vers la 132 est, vers le boulevard Simard	2.3, 2.4	Ville, MTQ	Moyen terme
Encourager l'implantation de supports à vélos à proximité des commerces pôles d'attraction et dans les nouveaux projets de développement	2.1	Ville, Promoteurs, CDE de Saint-Lambert	En continu
Implanter des stations de réparation de vélos le long des principaux axes cyclables	2.1	Ville	Court terme
Accroître les initiatives d'éducation et de sensibilisation au respect des usagers et au partage de la route pour tous (piétons, cyclistes, automobilistes, etc.), notamment autour des écoles	2.3, 2.4	Ville, Comité de gestion des déplacements	En continu
Poursuivre les démarches auprès des sociétés de transport dans le but d'améliorer la desserte en transport collectif (fréquence de passage, horaire, desserte de tous les milieux de vie, etc.)	2.2	Ville, Agglomération de Longueuil, EXO, RTL	En continu
Évaluer la possibilité de mettre en place un service de navette à énergie verte pour améliorer les liens nord – sud dans la ville	2.2	Ville	Moyen terme
Évaluer la mise en place de mesures incitatives au transport collectif et actif sur les axes Victoria/Riverside et Queen	2.1, 2.2	Ville	Moyen terme
Optimiser le système de véhicules en libre-service	2.5, 2.6	Ville, Exploitants de systèmes de véhicules en libre-service	Moyen terme
Évaluer la faisabilité d'un programme de covoiturage lambertois	2.5	Ville	Moyen terme
Réduire le nombre minimum de cases de stationnement dans les nouveaux projets de développement	2.6	Ville, Promoteurs immobiliers	En continu
Amorcer une réflexion sur l'avenir de la route 132 afin d'en atténuer les nuisances	2.4	Ville, Agglomération de Longueuil, MTQ	Long terme
Exiger, préalablement à la réalisation de tout projet de développement ou redéveloppement (optimisation) pouvant avoir un impact sur les réseaux routiers structurants, une étude de circulation précisant les impacts anticipés d'un tel projet sur ces réseaux et proposant des mesures de mitigation visant à assurer le maintien de leur rôle dans la hiérarchie routière métropolitaine et régionale	1.3, 2.4	Ville	Court terme
Assurer, lors des travaux de réfection ou de réaménagement des tronçons existants des réseaux routiers et artériels structurants, le maintien de leur capacité et de leur rôle (en ce qui concerne le déplacement des personnes et des marchandises dans la hiérarchie routière métropolitaine et régionale)	2.4	Ville, Agglomération de Longueuil, MTQ	En continu
Dans le cadre de la vente de terrains municipaux, exiger des stationnements publics à même les projets de redéveloppement	2.6	Ville	En continu

ORIENTATION 3 : RENFORCER LES MILIEUX DE VIE EN VALORISANT NOS PARCS ET PROTÉGEANT NOS ESPACES VERTS

INTERVENTIONS	OBJECTIFS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
Élaborer un plan directeur des parcs et espaces verts	3.1, 3.3, 3.4	Ville, Comité consultatif culturel	Moyen terme
Bonifier l'aménagement des espaces publics, des parcs et des espaces verts en y développant une programmation quatre-saisons	3.1, 3.4, 3.5	Ville, Comité consultatif culturel	En continu
Poursuivre la coulée verte afin de relier par un parcours actif et une signalétique distinctive les principaux parcs et équipements publics du territoire	3.2	Ville	Moyen terme
Mettre à contribution, par ententes, les installations autres que celles de la Ville (scolaires, lieux de culte, établissements privés)	3.1, 3.5	Ville, Commissions scolaires et autres partenaires privés	En continu
Développer un programme d'implantation de zones de convivialité (ex. : Programme d'implantation des rues piétonnes et partagées ou Programme de places éphémères)	3.1, 3.2, 3.5	Ville	Court terme
Créer des partenariats avec les organismes communautaires locaux et développer un modèle de gestion alternatif de l'espace public qui permettrait de déléguer la gestion de certaines activités sur le domaine public (animation, agriculture urbaine, etc)	3.1, 3.5	Ville, Organismes locaux	Moyen terme
Organiser un concours de design pour le réaménagement d'un espace public déterminé	3.3	Ville	Moyen terme
Évaluer la possibilité d'aménager un espace public dédié à la tenue de marchés publics	3.1	Ville	Moyen terme
Étendre et diversifier les formes de l'agriculture urbaine sur le domaine public et aménager davantage de jardins collectifs et communautaires	3.6	Ville, Comité environnement	Moyen terme
Mettre en œuvre des projets pilotes d'agriculture urbaine	3.6	Ville, Comité environnement	Moyen terme
Soumettre à la CMM, dans le cadre de la révision du PMAD, une demande visant à identifier les terrains de golf du territoire comme des espaces verts accueillant des usages récréatifs devant être préservés à long terme	3.7	Ville, CMM	Court terme
Réaliser une étude sur le potentiel écologique du boisé du Parc du Limousin et identifier le boisé comme un territoire d'intérêt pour la conservation de la biodiversité en vertu du cadre règlementaire applicable par Environnement et Changements climatiques Canada et le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	3.7	Ville, MELCCFP, ECCC, CMM	Court terme

ORIENTATION 4 : ASSURER UN DÉVELOPPEMENT MISANT SUR LA MIXITÉ POUR MIEUX RÉPONDRE AUX BESOINS DE NOTRE COMMUNAUTÉ

INTERVENTIONS	OBJECTIFS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
Miser sur des activités commerciales de proximité pour renforcer les milieux de vie	4.1, 4.4	Ville	En continu
Mieux informer les citoyens quant aux services existants	4.2, 4.4, 4.5	Ville, Comité de la famille et des aînés	Court terme
Créer des lieux d'habitation intergénérationnels pour favoriser la mixité	4.2, 4.3	Ville, Comité de la famille et des aînés	Moyen terme

INTERVENTIONS	OBJECTIFS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
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.)	4.2, 4.4, 4.5	Ville, Comité de la famille et des aînés	Moyen terme
Favoriser le maintien à domicile par l'adaptation du bâti en promouvant les programmes d'aide financière et de soutien en la matière	4.2, 4.3	Ville, Comité de la famille et des aînés	Court terme
Favoriser la mise en œuvre des actions de la Politique des familles et des aînés visant à améliorer l'accès au logement ou à la propriété et démarrer un chantier de réflexion sur le logement dans une optique de favoriser la mixité sociale et générationnelle, la réalisation de logements sociaux et la protection du parc de logements locatifs existant	4.1, 4.2, 4.3, 4.4	Ville, Comité de la famille et des aînés	Moyen terme
Adapter la réglementation afin d'encadrer et d'encourager l'agriculture urbaine sur le domaine privé, dans un cadre et une échelle respectant le milieu où elle est pratiquée	4.6	Ville ,Comité environnement	Court terme
Valider le statut de la voie de contournement de la voie ferrée entre le pont Victoria et l'avenue Edison auprès du CN. Le cas échéant, faire les représentations nécessaires auprès de l'agglomération de Longueuil et de la CMM afin que les documents de planification du territoire soient modifiés et classent cette portion de la voie ferrée comme voie secondaire	4.7	Ville, CN, Agglomération, CMM	Court terme
Mettre en place un outil d'urbanisme permettant un redéveloppement cohérent de l'ensemble de l'îlot compris entre les rues Elm, Saint-Denis et l'avenue du Prince-Arthur et du secteur Saint-Charles	4.7	Ville	Court terme
S'assurer que les projets d'aménagement respectent la Politique d'accessibilité universelle et la Politique des familles et des aînés	4.1, 4.3, 4.4	Ville, Comité de la famille et des aînés	En continu

ORIENTATION 5 : RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE ET STIMULER L'ÉCONOMIE LOCALE

INTERVENTIONS	OBJECTIFS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
Assurer la mixité des usages dans tous les secteurs en développement ou redéveloppement en intégrant des logements, des commerces et des espaces de bureaux	5.1, 5.2, 5.3, 5.4	Ville, Promoteurs immobiliers, CCU	En continu
Réviser les règlements d'urbanisme afin d'encourager la création de pôles d'emploi locaux connectés aux réseaux de transports actifs et collectifs	5.4	Ville	Court terme
Renforcer la culture comme partie intégrante de l'image de marque de Saint-Lambert	5.1, 5.6	Ville, Comité consultatif culturel	En continu
Développer un projet pilote pour la création d'un espace de coworking	5.5	Ville	Court terme
Développer une campagne marketing pour inciter les jeunes entrepreneurs à venir travailler à Saint-Lambert	5.4, 5.5	Ville	Moyen terme
Faire rayonner la ville en assurant le nombre et la pérennité des événements majeurs et engagements conformes à l'image de marque de Saint-Lambert (Festival Classica, Saint-Lambert en fête, etc.)	5.1, 5.6	Ville, Comité consultatif culturel	En continu
Dans le cadre de la vente de terrains municipaux, privilégier la tenue de concours d'architecture pour le choix des projets	5.1, 5.2	Ville	En continu
Pour les secteurs de PPU, intégrer à la réglementation d'urbanisme des objectifs et critères visant à assurer la qualité de l'approche paysagère dans les projets de redéveloppement	5.2	Ville	Court terme

6. Concordance réglementaire

La réglementation d'urbanisme devra être modifiée afin d'intégrer les dispositions du présent Plan d'urbanisme portant notamment sur les affectations du territoire et les densités.

Par ailleurs, la réglementation devra également être modifiée afin d'intégrer les dispositions du Document complémentaire du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil portant notamment sur :

- **l'amélioration de la qualité l'air;**
- **la réduction de la pollution lumineuse;**
- **la protection des rives, du littoral et des plaines inondables;**
- **les contraintes liées aux infrastructures ferroviaires et routières (réseau supérieur);**
- **les terrains contaminés;**
- **les infrastructures de gestion de l'eau potable;**
- **les dimensions minimales des lots;**
- **le réseau routier structurant;**
- **les réseaux d'aqueduc et d'égouts municipaux;**
- **la foresterie urbaine et périurbaine.**

7. Terminologie

ACTIVITÉ RÉCRÉATIVE EXTENSIVE

Activité de loisir dont la pratique n'est pas subordonnée à des installations importantes, sauf pour quelques bâtiments accessoires, et qui s'effectue habituellement sur des territoires étendus (parc, place publique, espace de détente, piste cyclable, sentier pédestre et de ski de randonnée, etc.).

ACTIVITÉ RÉCRÉATIVE INTENSIVE

Activité de loisir qui se pratique en un lieu bien défini et qui requiert des aménagements et des équipements immobiliers considérables (aréna, gymnase, centre de ski alpin, golf, terrain de camping, terrains sportifs, etc.).

AGRICULTURE URBAINE

Activité agricole de petite échelle pratiquée à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et pouvant prendre plusieurs formes : jardin potager ou communautaire, garde de petits animaux de ferme (poules, abeilles, etc.), serre ou culture dans un bâtiment, champ cultivé, etc.

DENSITÉ RÉSIDENTIELLE

Rapport entre le nombre de logements implantés sur un territoire donné. Exprimée en logements par hectare (log./ha), elle est nette lorsque le nombre de logements est divisé par la superficie du terrain sur lequel le bâtiment est érigé, ou brute lorsque le nombre de logements est divisé par un secteur de référence plus vaste comprenant notamment les emprises des voies de circulation, les parcs et les autres composantes du secteur.

FONCTION (OU USAGE)

Utilisation principale d'un terrain, d'un bâtiment ou d'une construction.

INDUSTRIE

Activité industrielle générale incluant les établissements compris parmi les fonctions suivantes :

- *Activité de transformation et de fabrication de produit;*
- *Activité de grossiste et de commerce de gros;*
- *Activité de location, d'entreposage et de transport (la location d'équipements ou d'articles usuels associés aux usages non industriels – véhicules, outils, mobilier, etc. – peut également être considérée comme un usage commercial);*
- *Activité d'entreposage général, de réparation et d'entretien de machinerie, d'équipement et de véhicule (l'entretien et la réparation de pièces d'équipement ou d'articles usuels associés aux usages non industriels – véhicules, outils, mobilier, etc. – peut également être considérée comme un usage commercial);*
- *Activité cinématographique (plateaux de tournage, fabrication de décors, etc.)*
- *Entrepreneur général et spécialisé.*

INSTALLATION COMMUNAUTAIRE STRUCTURANTE

Établissement institutionnel, tel un hôpital, palais de justice, musée, cégep, université et tout autre établissement d'enseignement postsecondaire, ainsi que tout établissement culturel et récréotouristique, public ou privé, de desserte principalement régionale ou considéré d'intérêt métropolitain.

INSTALLATION COMMUNAUTAIRE DE PROXIMITÉ

Établissement institutionnel, culturel ou récréotouristique, public ou privé, principalement de desserte locale et qui n'est pas considéré structurant ou d'intérêt métropolitain. Un hôtel de ville, un lieu de culte ainsi que les écoles primaires et secondaires font notamment partie de cette catégorie.

INSTALLATION D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN

Toute installation de santé, d'éducation, sportive, culturelle et touristique de rayonnement métropolitain répondant aux critères suivants :

— *Installations de santé, centres hospitaliers universitaires, centres affiliés universitaires, instituts universitaires et centres hospitaliers affiliés à des universités*

— *Installations d'éducation, établissements d'enseignement universitaire incluant leurs écoles affiliées, établissements d'enseignement collégial incluant les écoles spécialisées et les conservatoires.*

— *Installations sportives, culturelles et touristiques :*

- les équipements sportifs d'excellence dotés d'une capacité de 500 sièges et plus et qui accueillent des compétitions nationales et internationales;
- les salles ou les complexes de diffusion pluridisciplinaires ou spécialisés dotés d'une capacité de 650 sièges et plus;
- les musées ou les centres d'exposition d'une superficie de 1 000 m2 et plus, excluant les salles de diffusion pluridisciplinaires associées;
- les parcs d'attractions attirant un million de visiteurs et plus par année;
- les équipements de tourisme d'affaires pour la tenue de congrès, de salons et de foires commerciales de 5 000 m^2 et plus de superficie de plancher.

LOT INTERCALAIRE

Lot résiduel vacant ou construit (redéveloppement ponctuel) d'un secteur essentiellement construit, implanté le long d'une voie de circulation et desservi par les réseaux d'égouts et d'aqueduc municipaux déjà existants au moment de l'entrée en vigueur des règlements d'urbanisme de concordance.

REGROUPEMENT COMMERCIAL À RAYONNEMENT SUPRARÉGIONAL

Regroupement de commerces de détail implantés dans un même secteur (un ou plusieurs lots), également désigné Power Centre, visant principalement, mais non exclusivement, par leur localisation et la densité d'activité commerciale et de services présente, une clientèle extérieure de l'agglomération. Un tel regroupement est souvent caractérisé par la présence de bâtiments commerciaux de très grande superficie, de vastes espaces de stationnement de surface et une dominante automobile.

TRANSPORT (DÉPLACEMENT) ACTIF (UTILITAIRE)

Mode de transport autre que la voiture individuelle, mais nécessitant un effort tel la marche, le vélo, le patin à roues alignées, la planche à roulettes et la trottinette. Les quadriporteurs et autres véhicules similaires sont également considérés comme tel.

TRANSPORT COLLECTIF

Ensemble des modes de transport autres que la voiture individuelle et le transport actif, tel que le métro, l'autobus, le train, le tramway, le REM, le véhicule partagé (covoiturage), le taxi et le taxi collectif (taxibus). Les véhicules en copropriétés sont également considérés comme tel.

TRANSPORT EN COMMUN

Mode de transport qui met en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes sur un même trajet, tel que le métro, l'autobus, le train de banlieue, le tramway ou le REM.

Pascale Mongrain, mairesse

Cassandra Comin Bergonzi, greffière

ANNEXE 1 | BILAN DE L'ATTEINTE DES OBJECTIFS DU PLAN D'URBANISME DE 2008

■ Atteinte ● En continu

□ Partiellement atteinte ○ À entreprendre

HABITATION	
Renforcer la revalorisation des milieux bâtis sur le territoire de la ville	■
Assurer l'intégration des nouvelles constructions résidentielles	●
Favoriser la reconversion des bâtiments utilisés à des fins industrielles ou commerciales, à des fins compatibles avec le secteur	○
Encourager la rénovation du parc de logements	●
Diversifier l'offre de logements afin de reconnaître les nouvelles tendances d'habitation notamment pour l'occupation familiale et les services à domicile	○
Consolider les équipements et infrastructures existants, maintenir le niveau de services, diminuer le fardeau fiscal des contribuables et valoriser le milieu bâti	●
Promouvoir le redéveloppement du secteur de la gare à des fins d'habitation dans une optique de développement durable	■
COMMERCE ET SERVICE	
Consolider les équipements et les infrastructures existantes	●
Valoriser le pôle multifonctionnel en misant sur le cadre physique, les services offerts et sur son potentiel de développement	○
Améliorer les aménagements du Carré Saint-Lambert	□
Améliorer les aménagements du centre commercial Victoria	○
Assurer une desserte commerciale de support	○
INDUSTRIES	
Limiter le développement des activités industrielles afin d'enrayer les nuisances causées par les activités sur le voisinage et d'assurer une meilleure cohabitation des usages	○
Consolider la vocation industrielle du secteur de l'avenue Saint-Charles	○
Améliorer les connaissances relatives à l'évaluation des risques d'origine technologique, entre autres au niveau des industries susceptibles de produire ou de manipuler des matières dangereuses	■
INSTITUTIONS	
Maintenir les équipements institutionnels, communautaires et culturels afin d'assurer une desserte locale	●
Adapter la vocation des bâtiments existants aux nouveaux besoins de la population	○
Favoriser le développement et le rayonnement des équipements culturels	●
Favoriser la construction d'équipements complémentaires aux établissements d'enseignement	○
PARCS, ESPACES VERTS, PAYSAGES ET MOBILIER URBAIN	
Mettre en valeur les parcs, espaces verts et autres lieux publics	●
Compléter le réseau de voies cyclables régionales et locales	●

HABITATION	
Accroître la présence de la foresterie urbaine sur l'ensemble du territoire de la ville dans un esprit de développement durable	●
Bonifier et remplacer le mobilier urbain	●
Atténuer les nuisances liées à la présence aérienne des réseaux câblés de distribution	●
Atténuer les nuisances liées à l'implantation des tours de communication	■
PATRIMOINE	
Reconnaître la valeur historique et urbanistique du noyau villageois	■
Reconnaître la valeur historique et urbanistique du secteur Préville-en-bas	■
Reconnaître la valeur historique de la rue Riverside entre l'avenue Notre-Dame et le chemin Tiffin (secteur Riverside)	■
Encourager la restauration des bâtiments d'intérêt patrimonial situés dans des secteurs de valeur patrimoniale	●
Protéger et mettre en valeur les bâtiments présentant une valeur patrimoniale	●
Protéger les sites présentant un potentiel archéologique préhistorique et historique	■
Favoriser le développement d'un cadre de protection des ressources archéologiques lors de travaux d'aménagement	■
RÉCRÉOTOURISME	
Favoriser le développement et la mise en valeur des attraits récréotouristiques	●
ENVIRONNEMENT	
Assurer la protection des rives, du littoral et des milieux humides	■
Encourager une meilleure gestion de l'eau potable	●
Assurer la décontamination des terrains contaminés lors d'un changement d'usage	●
Planifier la gestion des neiges usées	■
Atténuer les impacts liés à la présence de la voie ferrée du Canadien national	●
Planifier la gestion des risques liés aux contraintes de nature anthropique en vue de prévenir les accidents majeurs sur le territoire et d'en réduire les conséquences	■
Diminuer les nuisances à la santé publique en réduisant l'utilisation de produits nocifs tels que les pesticides	■
RÉSEAUX DE TRANSPORT ET CIRCULATION	
Améliorer les liens inter-rives et l'accès au pont Victoria	■
Diminuer les impacts négatifs causés par la présence de la route 132	■
Faciliter les déplacements des piétons	●
Consolider les équipements et aménagements autour de la gare permanente	■
Planifier les transports en se basant sur les principes de développement durable, soit un transport qui combine efficacité économique et efficacité énergétique, équité sociale et protection de l'environnement	■

SECTEUR SAINT-CHARLES

SAINT-LAMBERT

Programme particulier d'urbanisme

Saint-Lambert

24 MAI 2024

Table des matières

1 MISE EN CONTEXTE 4

1.1 CONTEXTE DE PLANIFICATION. 4

1.2 TERRITOIRE DE SAINT-LAMBERT. 5

1.3 SECTEUR DE PLANIFICATION. 8

2 LECTURE DU MILIEU. 10

3 VISION 14

3.1 ÉNONCÉ DE VISION 13

3.2 ORIENTATIONS ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT 15

4 CONCEPT D'AMÉNAGEMENT 17

4.1 CONCEPT GLOBAL 18

4.2 CONCEPT DE MOBILITÉ 20

4.3 CONCEPT DE LA POINTE OUEST 22

4.4 CONCEPT DE LA POINTE EST 24

5 MISE EN ŒUVRE 27

5.1 PLAN D'ACTION. 27

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.

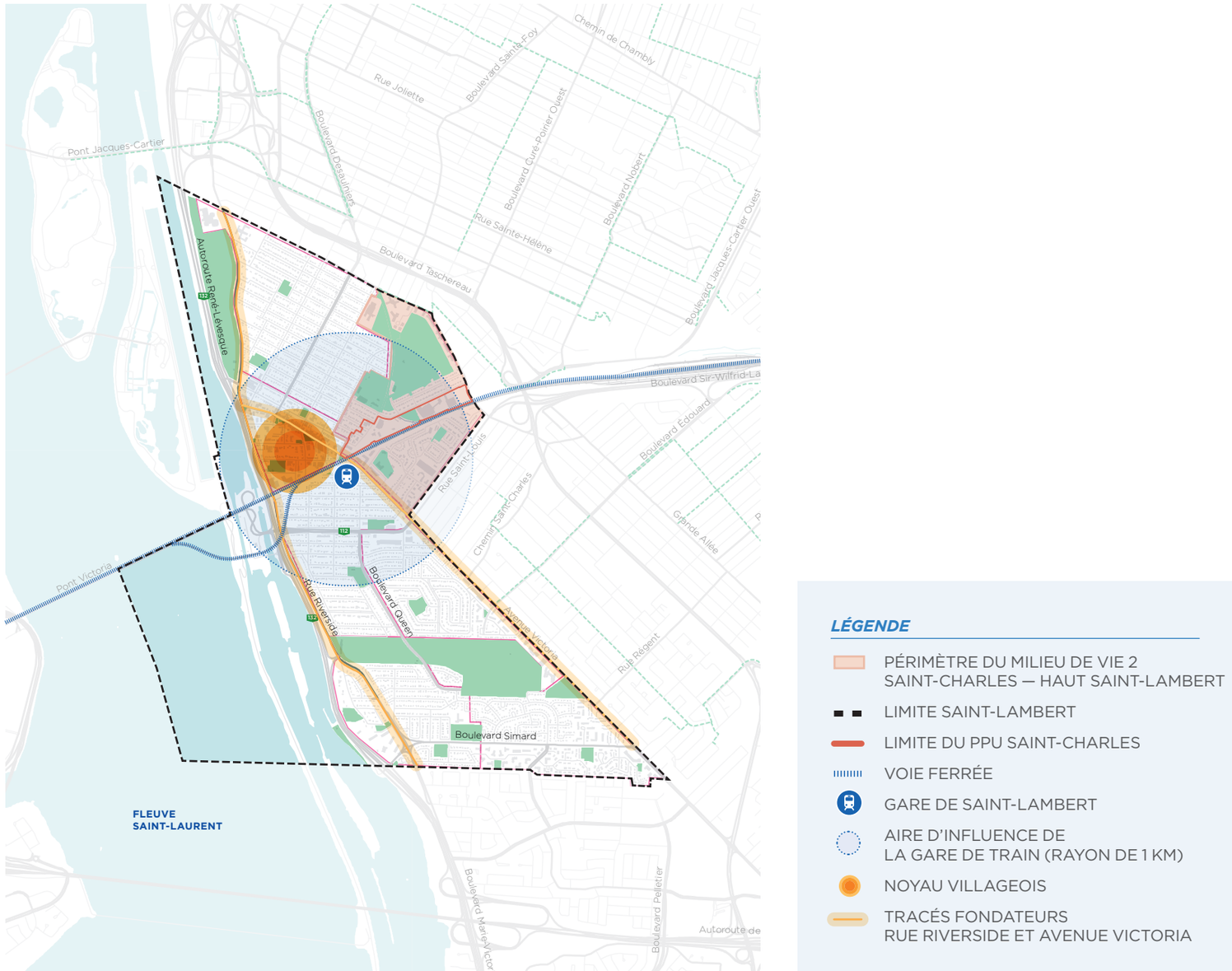
C'est d'ailleurs autour du croisement de ces deux axes fondateurs que s'est développé le noyau villageois, qui marque les débuts de l'urbanisation du territoire au 19e siècle. Aujourd'hui, ce secteur présente un aménagement mixte et convivial, fort apprécié par les citoyens. Le noyau villageois comprend 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 18e 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.

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.

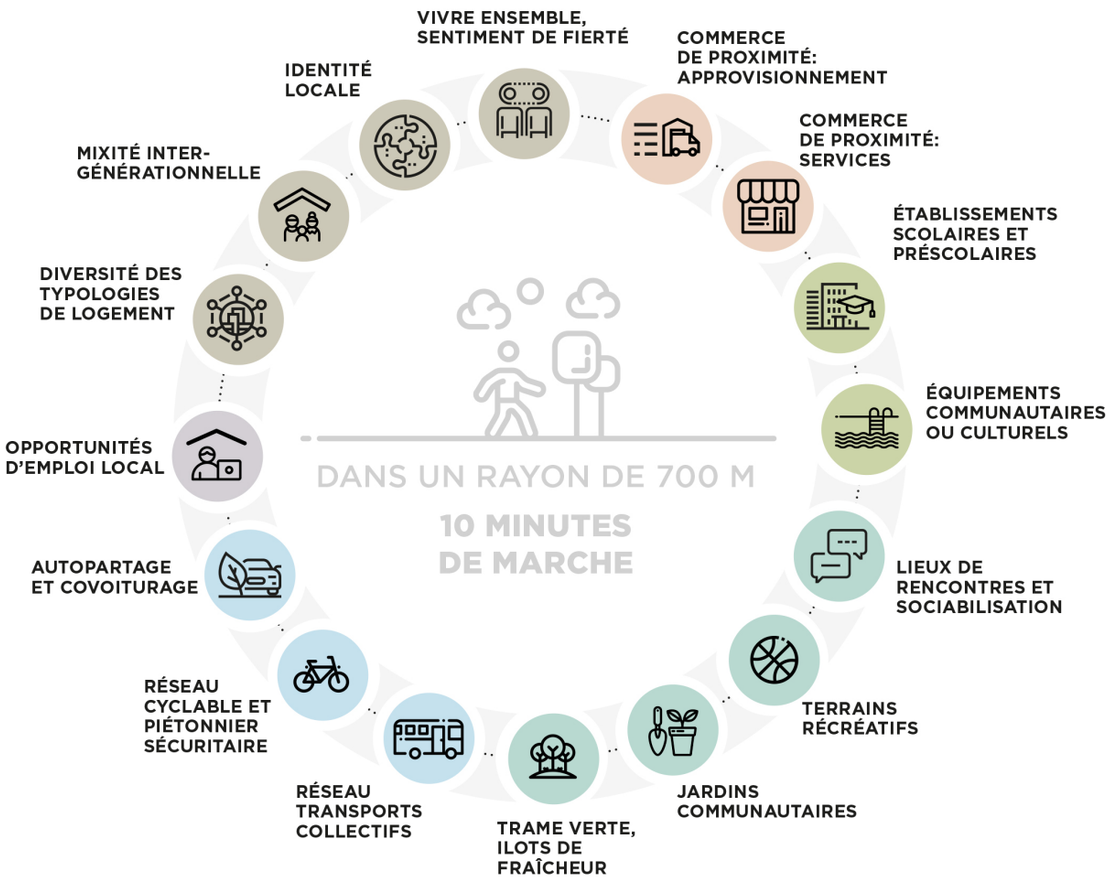
PRINCIPALES COMPOSANTES DU TERRITOIRE DE SAINT-LAMBERT



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



Source : Plan d'urbanisme de Saint-Lambert

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.*

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.

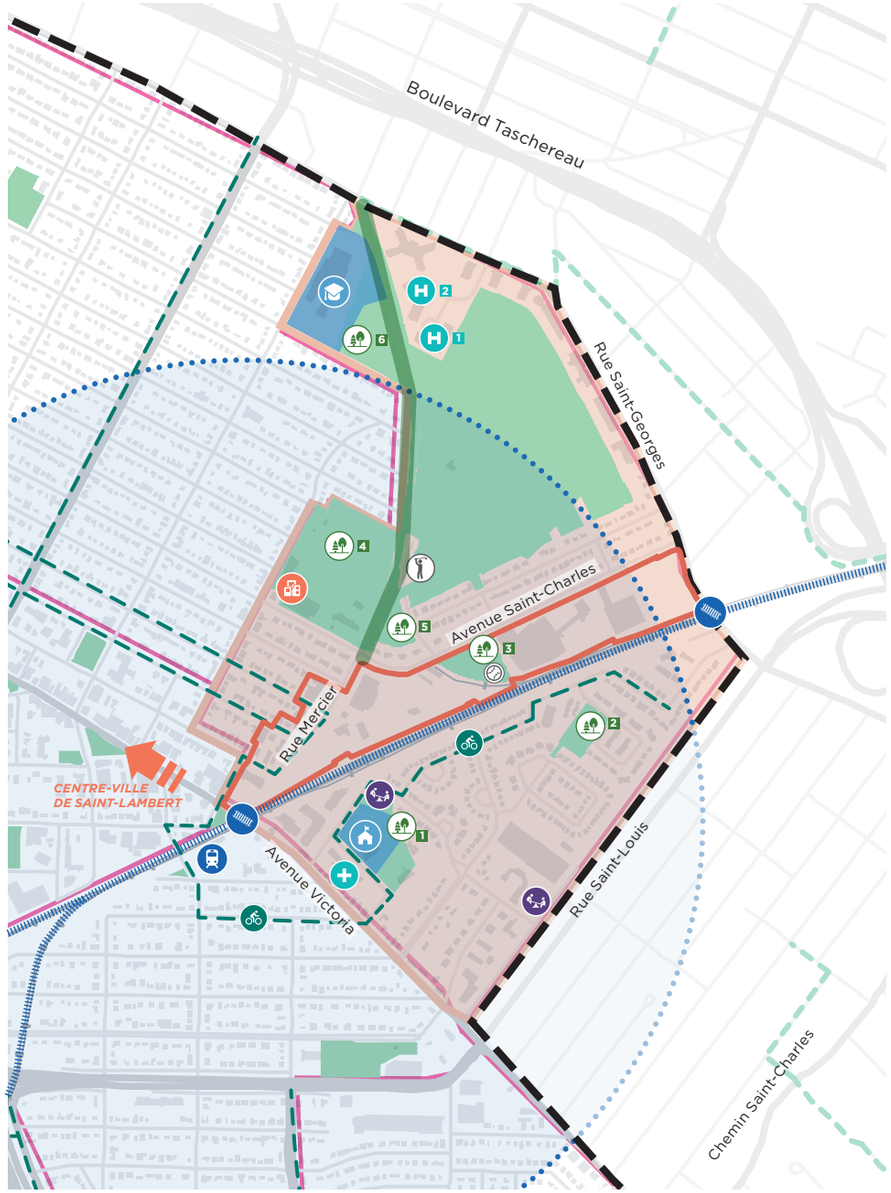
Au sud du golf, on retrouve deux rues résidentielles: la rue Oak, qui est composée essentiellement de maisons individuelles détachées ou semi-détachées, et l'avenue Saint-Charles, qui comprend une rangée de plex de 2 à 6 logements.

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
- H 1 CHSLD VALÉO
- H 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 précisemment, 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.

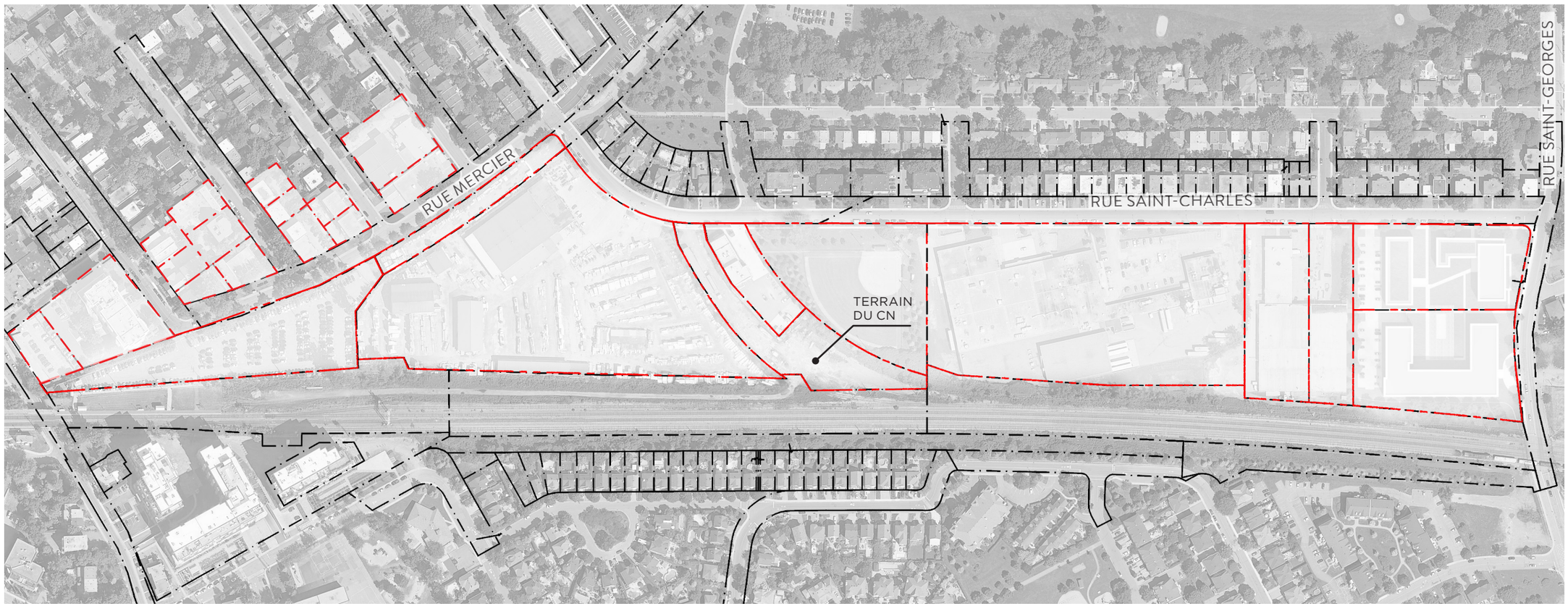
DES COMPOSANTES IDENTITAIRES À METTRE EN VALEUR

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 19e et début du 20e 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

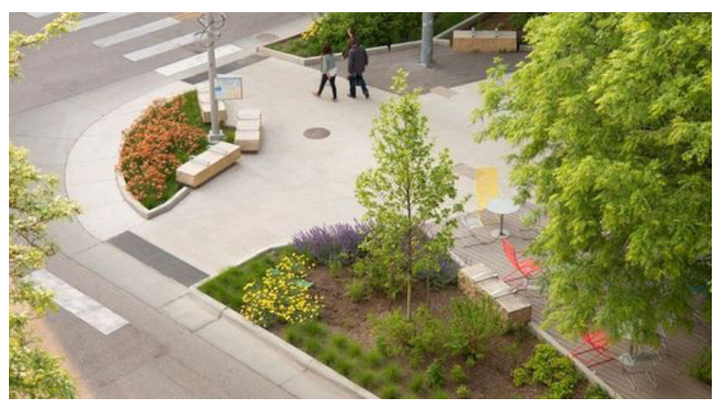
ORIENTATION 4	ENCOURAGER UNE GESTION ÉCOLOGIQUE DU SITE PAR DES PRATIQUES INNOVANTES ET DURABLES
OBJECTIF 4.1	Favoriser une architecture performante sur le plan énergétique
OBJECTIF 4.2	Encourager l'emploi de matériaux durables et à faible impact environnemental
OBJECTIF 4.3	Assurer une gestion naturelle 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.

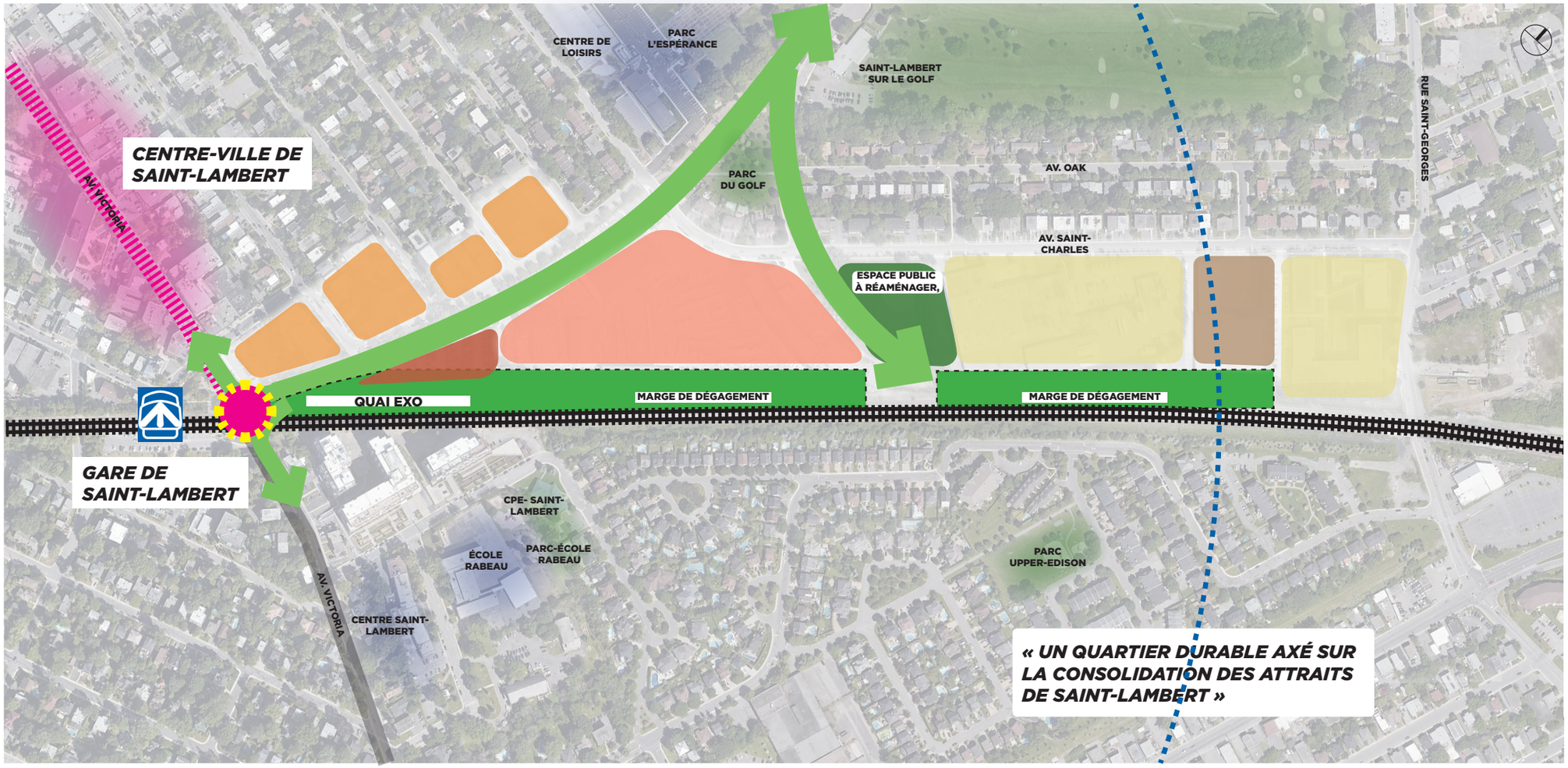
Néanmoins, les marches exploratoires réalisées avec les citoyens en 2022 ont révélé que la collectivité perçoit le territoire du PPU comme deux entités distinctes en raison de ses composantes urbaines. Ainsi, pour mettre en valeur l'essence des lieux, des traitements différents et complémentaires sont 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
- Limite de l'aire d'influence gare de Saint-Lambert (1 km)
- Porte d'entrée au centre-ville
- Rue commerciale d'ambiance
- Gradation de densité et mixité d'usage
- Milieu mixte industriel et commercial
- Milieu mixte résidentiel et industriel
- Prolongement de la coulée verte (connexion avec le projet à l'étude et le centre-ville)
- Bande de biodiversité (plantations et gestion des eaux pluviales)

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 ou les déplacements actifs et les modes de transport collectifs sont au premier plan en aménagement des parcours accessibles et conviviaux.

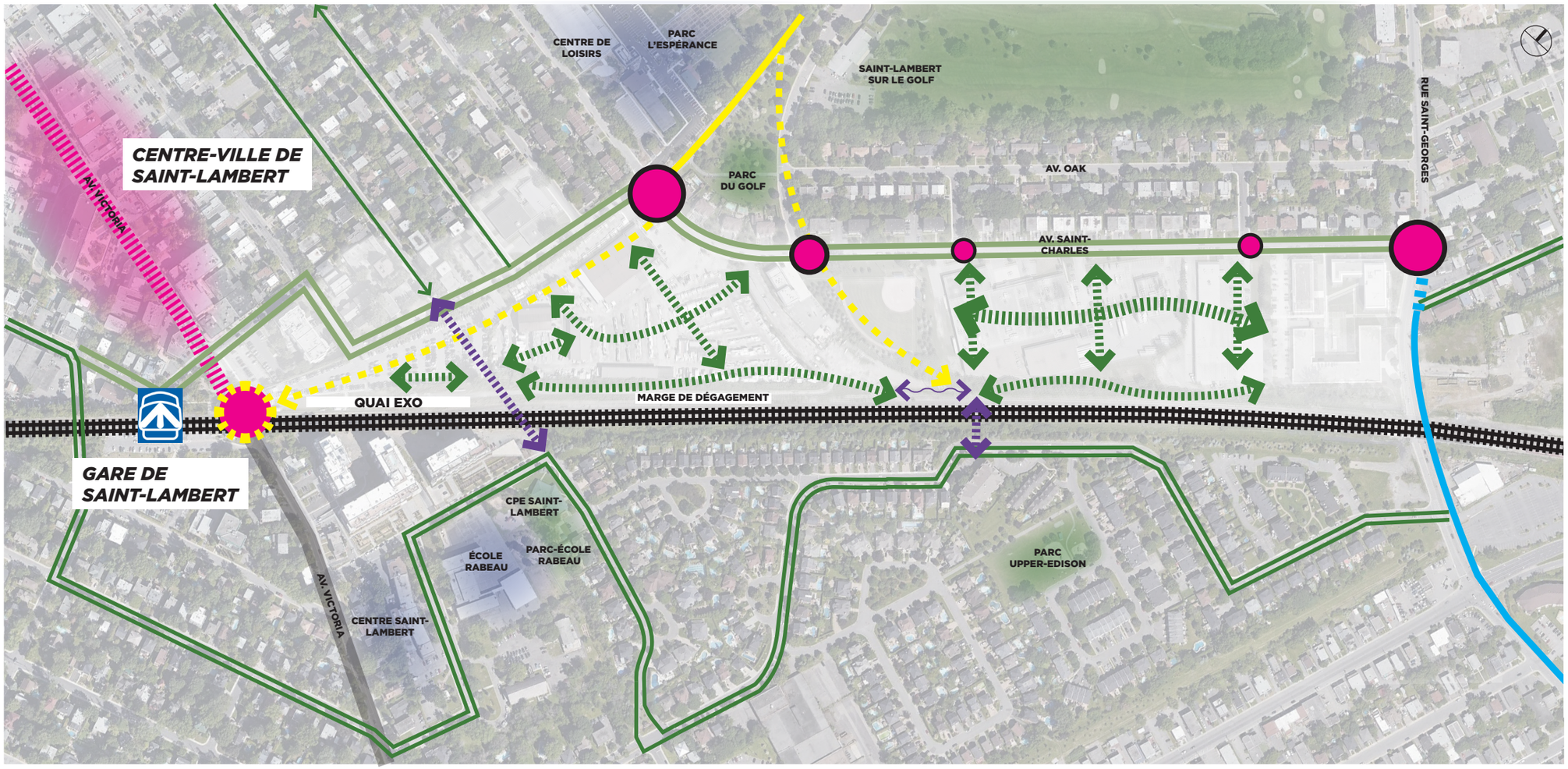
Le concept de mobilité illustre les principes suivants :

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

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 boulingrin, le curling, le parc Lespérance 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

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.

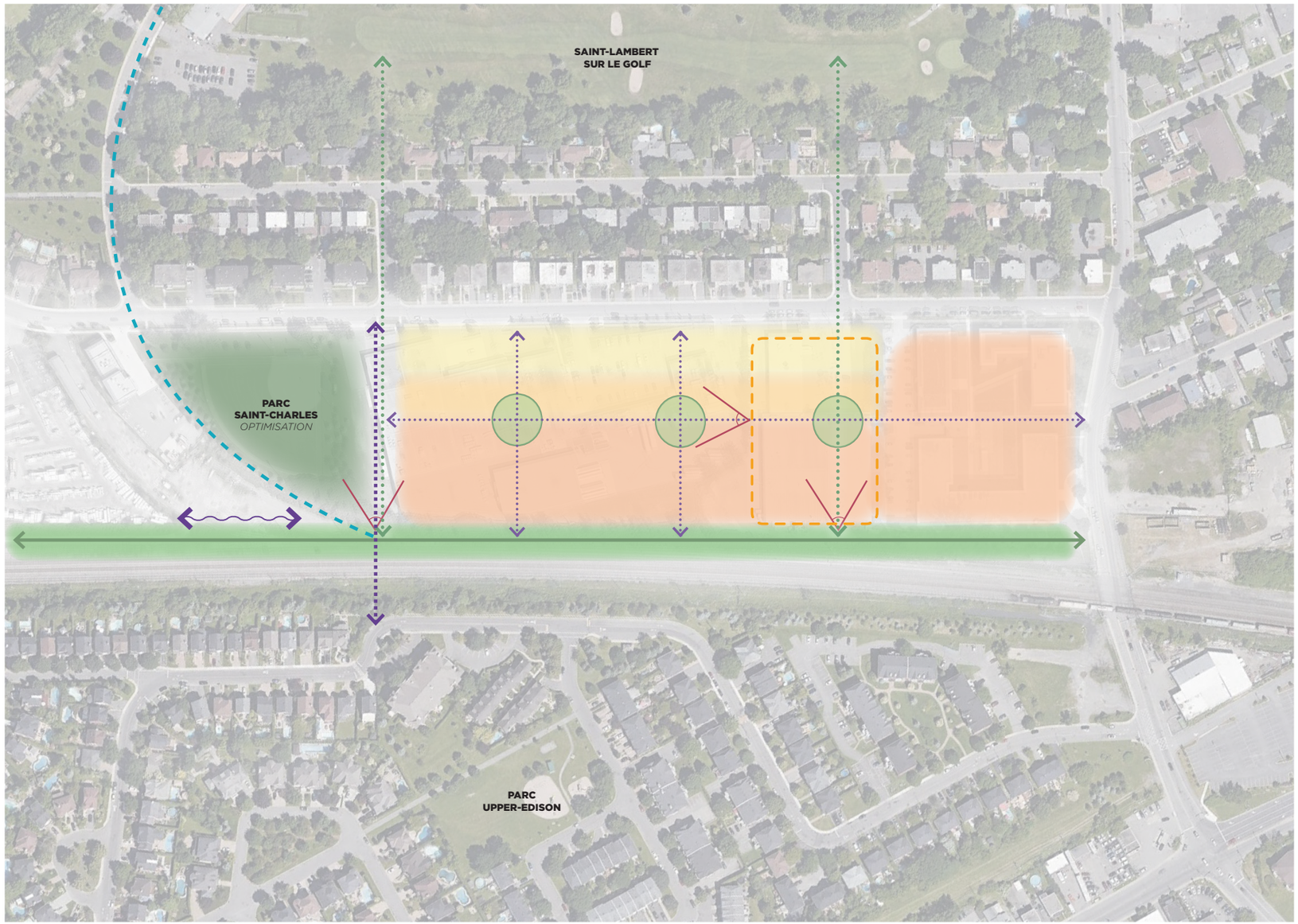
En plus des principes décrits précédemment pour l'ensemble du secteur du PPU, le concept de la pointe est reflète les principes d'aménagements suivants :

- *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

TYPOLOGIES 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 oeuvre et l'échéance des différentes intentions du concept d'aménagement applicables à l'ensemble du secteur.

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 2 355 615 et l'ARTM un droit de passage permettant de prolonger la coulé verte jusqu'au centre-ville	Ville	● ● ○
Prévoir l'implantation sur le site d'un projet pilote offrant des espaces de coworking	Ville et partenaires du milieu Corporation de développement économique, Développement économique Longueuil	● ● ●
Définir les typologies des espaces publics et les principes d'intégration d'art public	Ville, Promoteurs immobiliers	● ○ ○
Dans la réglementation municipale, définir les objectifs, critères et modalités pour permettre l'analyse qualitative des projets proposés en fonction des orientations et des interventions préconisées	Ville, CCU	● ○ ○
Dans la réglementation municipale, définir les objectifs et critères qui permettront d'assurer la qualité architecturale du redéveloppement en cohérence avec le cadre bâti du milieu d'accueil et entre les différentes phases de développement	Ville	● ○ ○

● ○ ○ Court terme (0-5 ans)

● ● ○ Moyen terme (5-10 ans)

● ● ● Long terme (10-20 ans)

→ En continu

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	●●●

Saint-Lambert

Centre-ville de Saint-Lambert

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU)

24 MAI 2024

CRÉDIT PHOTOS
Ville de Saint-Lambert

CRÉDIT
La Ville de Saint-Lambert souligne la contribution de premier plan de BC2 dans la réalisation du Plan d'urbanisme et des Programmes particuliers d'urbanisme, maître d'oeuvre des premières versions de ces documents.

Table des matières

INTRODUCTION 1

1. CONTEXTE DE PLANIFICATION 3

1.1 ENJEUX D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT 3

1.1.1 LE PÔLE MULTIFONCTIONNEL 3

1.1.2 LE CADRE BÂTI 3

1.1.3 LE DOMAINE PUBLIC 4

1.1.4 L'IMAGE DE MARQUE 4

2. VISION D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT 5

2.1 ORIENTATIONS, OBJECTIFS ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE 5

2.1.1 ORIENTATION 1 5

2.1.2 ORIENTATION 2 9

2.1.3 ORIENTATION 3 11

2.1.4 ORIENTATION 4 13

2.2 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE ET BALISES D'AMÉNAGEMENT 14

2.2.1 SECTEUR À VOCATION PARTICULIÈRE 14

2.2.2 SECTEUR À REDÉVELOPPER 15

2.2.3 AUTRES INTERVENTIONS 15

2.2.4 HIÉRARCHIE ROUTIÈRE 16

3. CADRE DE GESTION DE L'OCCUPATION DU SOL 18

3.1 AFFECTATIONS DU SOL 18

3.2 OUTILS PARTICULIÈRS D'AMÉNAGEMENT . . . 21

Introduction

Dans le cadre de la révision de son Plan d'urbanisme faisant suite à l'entrée en vigueur en 2016 du Schéma d'aménagement révisé de l'agglomération de Longueuil (SAD), la Ville de Saint-Lambert souhaite mettre à jour le Programme particulier d'urbanisme pour la partie du territoire de la ville désignée « centre-ville ».

Dans le but d'assurer la consolidation et la mise en valeur du pôle multifonctionnel de la ville de Saint-Lambert et de le reconnaître comme pôle commercial local, un premier Programme particulier d'urbanisme (PPU) a été élaboré par le Service d'urbanisme en 1995 pour le pôle multifonctionnel correspondant sensiblement à l'avenue Victoria, du viaduc ferroviaire au sud de la rue Horsfall jusqu'au boulevard Desaulniers au nord, conformément à l'article 85 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

Ce PPU fut modifié en 2008 dans le cadre de la révision du Plan d'urbanisme. Cette modification visait essentiellement à le mettre à jour au regard des préoccupations de l'époque et à agrandir son périmètre de manière à permettre une planification plus détaillée de la périphérie de la gare intermodale, à savoir l'avenue Saint-Denis et le secteur Grand Trunk.

Douze ans plus tard, le centre-ville se trouve définitivement renforcé. L'image du centre-ville, sa convivialité et son dynamisme sont bien présents. Plusieurs interventions majeures ont ainsi été réalisées, telles que le réaménagement de l'avenue Victoria ou le redéveloppement du secteur du Grand Trunk.

Toutefois, la vitalité de ce secteur demeure un enjeu clé et le maintien de l'outil de planification détaillée est primordial. Par ailleurs, la qualité des aménagements, principalement par le biais de la consolidation dans les pôles commerciaux et de services d'appoint et de proximité, sont des orientations qui doivent être maintenues et étudiées.

La présente mise à jour du PPU vise donc essentiellement à refléter les actions déjà réalisées, et assurer la cohérence avec le Plan d'urbanisme révisé et avec le SAD. Dans cette optique, le périmètre d'application du PPU a été revu afin de se rapprocher des limites de l'affectation « Multifonctionelle centre-ville » tout en tenant compte des dynamiques du territoire observables à l'échelle locale. Ainsi, le secteur du Grand Trunk a été exclu des limites du PPU et les équipements tels que la bibliothèque municipale et la maison Desaulniers sont maintenus dans le territoire du PPU bien que hors de l'affectation « Multifonctionelle centre-ville » vu leur importance dans la dynamique du centre-ville.

Dans un premier temps, le Programme particulier d'urbanisme fait état du **contexte de planification**. Puis, il définit les **orientations, objectifs et moyens de mise en œuvre** qui supportent le **concept d'aménagement** du centre-ville, lequel est également traduit en **affectations du sol**. Par la suite, le PPU énonce aussi les **règles particulières d'aménagement** auxquelles la Ville devra recourir pour la mise en œuvre du PPU.

La Ville souhaite, par les interventions prévues, apporter un appui concret aux initiatives de développement économique de la communauté d'affaires et répondre aux attentes des citoyens à l'égard de la qualité du cadre de vie.

Certains des enjeux identifiés dans le PPU dépassent le champ des responsabilités de la municipalité et les solutions à certains problèmes identifiés doivent être prises en charge par les intervenants privés, en particulier les propriétaires d'immeubles et les commerçants locataires. C'est par le biais d'une collaboration étroite entre les intervenants que les objectifs visés dans le Programme particulier d'urbanisme pourront être atteints.

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU)

LE PPU EST UN OUTIL DE PLANIFICATION QUI PERMET DE PRÉCISER LES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT D'UN SECTEUR CLÉ D'UNE MUNICIPALITÉ.

1. Contexte de planification

1.1 ENJEUX D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

L'élaboration du PPU du secteur du centre-ville s'appuie sur divers enjeux d'aménagement et de développement.

Ils sont répartis en fonction de quatre champs d'intervention :

- ***Le pôle multifonctionnel;***
- ***Le cadre bâti;***
- ***Le domaine public;***
- ***L'image de marque.***

1.1.1 LE PÔLE MULTIFONCTIONNEL

Le centre-ville bénéficie d'une large gamme de commerces et de services dans un espace relativement restreint et accessible à pied. La mixité dans le type de commerces et de services, accentuée par la présence de logements à l'étage de plusieurs bâtiments, définit le caractère particulier du centre-ville et explique l'attachement que témoigne à son égard la clientèle en général et les résidents en particulier.

Au cours des dernières années, la Ville, les commerçants et la Corporation de développement économique de Saint-Lambert ont consenti des efforts afin de promouvoir le centre-ville et de mettre de l'avant sa notoriété. Malgré cela, et malgré sa localisation centrale sur la rive-sud et la proximité avec Montréal, le centre-ville peine à concurrencer l'attractivité des grands pôles commerciaux des villes voisines. Dans le but de consolider et de renforcer sa position concurrentielle, la mixité des fonctions de commerces et de services doit être maintenue. D'autre part, l'implantation de nouveaux générateurs d'achalandage et renforcer l'image de pôle d'emploi de choix sont prioritaires. Par ailleurs, des mesures doivent également être mises de l'avant pour maintenir les activités de bureaux essentielles à la vitalité économique et à l'animation du centre-ville.

La fermeture récente du dernier dépanneur du centre-ville témoigne que des efforts supplémentaires doivent être faits afin de maintenir en place les commerces d'achats courants, assurant ainsi que le centre-ville joue un rôle de premier plan dans le quotidien des Lambertois et corresponde à un véritable milieu de vie complet.

Ainsi, le pôle multifonctionnel constitue un potentiel à exploiter et à consolider pour certains types de commerces tels que les commerces en alimentation spécialisée, les boutiques de cadeaux et autres magasins proposant des produits de niche. Il importe de préserver l'activité commerciale intensive sur l'axe structurant de l'avenue Victoria et au pourtour de ses places publiques, de manière à éviter les pressions spéculatives excessives sur les rues adjacentes.

Enfin, en périphérie de l'avenue Victoria, particulièrement le long de l'avenue Saint-Denis, on observe une disparité des composantes urbaines qui contribue peu à la définition d'une vocation spécifique. La consolidation de la fonction résidentielle y est fortement encouragée.

1.1.2 LE CADRE BÂTI

Une des caractéristiques dominantes de l'espace urbain du centre-ville de Saint-Lambert demeure la qualité de certains ensembles architecturaux, qui confère un cachet particulier au secteur central.

L'évolution de la trame bâtie a produit un cadre physique qui conserve encore aujourd'hui les principales caractéristiques du centre-ville du début du siècle : l'implantation en bordure du trottoir, l'entablement délimitant les vitrines du rez-de-chaussée, le gabarit de deux et, à l'occasion, trois étages, à toit plat, l'utilisation généralisée de la brique d'argile et les emprises de rues plutôt étroites. Depuis les années 1950, quelques bâtiments de facture plus « moderne » se sont cependant insérés dans le bâti traditionnel du centre-ville. Certaines structures en hauteur présentent des ruptures avec l'échelle de l'ensemble du centre-ville et génèrent des nuisances (ombre portée et corridor de vent) aux résidents des environs.

Le cadre bâti du centre-ville appartenant à plusieurs époques, les interventions relatives au bâti doivent chercher à réconcilier les styles architecturaux divergents et mettre en valeur les témoins intéressants du passé. Bien que plusieurs bâtiments du centre-ville aient été l'objet d'opération visant à améliorer leur façade depuis l'entrée en vigueur du Programme particulier d'urbanisme en 1995 (le magasin Taylor, la pharmacie Jean-Coutu, le commerce de vélos Castonguay), des efforts de créativité demeurent toujours nécessaires pour renforcer l'harmonie de l'ensemble bâti, notamment en ce qui a trait aux éléments de façades et à l'affichage.

Enfin, étant donné que certains lots du centre-ville présentent un potentiel de développement, il est à prévoir que dans les prochaines années ces sites accueillent de nouvelles constructions. Il importe donc plus que jamais que ces transformations soient encadrées par une planification adéquate visant à s'assurer de leur apport à la vitalité économique, à la qualité de l'environnement du centre-ville et à l'accueil de nouveaux ménages.

1.1.3 LE DOMAINE PUBLIC

Les équipements tels les trottoirs, le mobilier urbain et les espaces verts sont des atouts intéressants pour le centre-ville. Des aménagements ont été réalisés le long de l'avenue Victoria et de certaines portions de rues transversales pour améliorer l'esthétique, la convivialité et la sécurité des piétons. D'autres sections de rues pourraient faire l'objet d'aménagements similaires.

D'autre part, une signalisation appropriée aux divers points d'accès serait souhaitable et, plus particulièrement, près des deux viaducs ferroviaires, qui offrent des possibilités de mise en valeur à exploiter.

Enfin, la disponibilité de places de stationnement devrait pouvoir être améliorée grâce à une meilleure gestion des espaces disponibles sur le domaine public comme sur les terrains privés. Parallèlement, les stationnements visibles de la rue, qu'ils soient privés ou publics, exigent une intervention de nature esthétique. La Ville travaille sur un Plan de mobilité durable qui aborde ces questions. De plus, l'élaboration d'une stratégie de stationnement serait un bon moyen d'adresser cet enjeu à long terme.

1.1.4 L'IMAGE DE MARQUE

Le centre-ville est formé d'un ensemble d'entreprises commerciales et de services qui cherchent tous à attirer et retenir leur clientèle pour demeurer en affaires. Pour alimenter l'image de marque du centre-ville, il apparaît nécessaire de développer un certain nombre de thèmes et d'approches de promotion qui serviront à promouvoir une image cohérente et forte du centre-ville.

Le concept de « Village » apparaît comme un atout unique qui mérite d'être mis en valeur. Il doit notamment guider l'approche de développement pour ce secteur et a également le potentiel de rallier la communauté d'affaires autour d'une vision commune à développer dans une stratégie promotionnelle concertée.

2. Vision d'aménagement et de développement

2.1 ORIENTATIONS, OBJECTIFS ET MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

Les grandes orientations d'aménagement, pour chacune des caractéristiques dominantes de l'espace urbain du centre-ville de Saint-Lambert, établissent la vision d'aménagement et de développement du PPU, soit :

Espace multifonctionnel

1. Consolider et renforcer la position concurrentielle du centre-ville en encourageant la mixité des fonctions

Espace lié au cadre bâti

2. Favoriser le développement d'une unité d'image du cadre bâti et stimuler les investissements publics et privés sur celui-ci

Espace fonctionnel

3. Améliorer la fonctionnalité, la convivialité et la qualité esthétique du domaine public

Espace particulier « Village »

4. Assurer le maintien et le renforcement du sentiment d'appartenance à l'égard du centre-ville, aussi affectueusement désigné comme le « Village » par les Lambertois

Pour chacune de ces orientations, des objectifs et des moyens de mise en œuvre ont été déterminés et sont présentés dans cette section.

2.1.1 ORIENTATION 1

CONSOLIDER ET RENFORCER LA POSITION CONCURRENTIELLE DU CENTRE-VILLE EN ENCOURAGEANT LA MIXITÉ DES FONCTIONS

La présence des fonctions commerciale, résidentielle, institutionnelle, de bureaux, et récréative dans un espace relativement restreint, confère au centre-ville de Saint-Lambert les caractéristiques spécifiques propres à tout secteur central animé et dynamique.

Dans le contexte positionnant le centre-ville de Saint-Lambert en concurrence avec les centres commerciaux périphériques, il est important que les attraits propres au « Village » soient préservés et mis en valeur. Au niveau des fonctions urbaines, les mécanismes de gestion et de contrôle de l'évolution du centre-ville devraient favoriser le maintien et la complémentarité de l'ensemble des fonctions qui cohabitent au centre-ville.

Le caractère multifonctionnel du centre-ville doit être perçu comme un atout majeur au niveau de sa fréquentation. Dans cet esprit, les objectifs et les moyens de mise en œuvre qui suivent doivent présider à l'élaboration du concept d'organisation spatiale et du plan d'affectations du sol.

Objectifs et actions, orientation 1

OBJECTIFS	ACTIONS	INTERVENANTS	ÉCHÉANCIER
OBJECTIF 1.1 MAINTENIR ET ENCOURAGER LE DÉVELOPPEMENT DE LA FONCTION RÉSIDENTIELLE	1.1.1 Favoriser la fonction résidentielle à l'étage des commerces sur l'ensemble du territoire du centre-ville.	VILLE	EN CONTINU
	1.1.2 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.	VILLE	MOYEN ET LONG TERME
	1.1.3 Poursuivre la consolidation mixte de l'avenue Saint-Denis, et appliquer des mesures d'atténuation nécessaires en raison de la présence de la voie ferrée.	VILLE PROMOTEURS	MOYEN ET LONG TERME
	1.1.4 Favoriser le redéveloppement du stationnement du magasin Taylor et autres terrains privés et publics présentant un potentiel de redéveloppement à des fins résidentielles ou mixtes.	VILLE	MOYEN ET LONG TERME
	1.1.5 Évaluer l'opportunité d'établir un programme d'acquisition d'immeubles de manière à favoriser le redéveloppement des secteurs ciblés pour la fonction résidentielle.	VILLE	MOYEN ET LONG TERME
	1.1.6 Modifier les dispositions relatives aux droits acquis pour l'avenue Saint-Denis afin qu'elles soient plus sévères et interdisent les travaux d'agrandissement et de rénovations majeurs. Favoriser la revitalisation de ce secteur en permettant à certaines conditions des usages de remplacement pour les usages en droits acquis.	VILLE	COURT TERME
	1.1.7 Assurer la mise en œuvre du Plan de mobilité durable.	VILLE	COURT TERME
	1.1.8 Favoriser le maintien d'une diversité de type de bâtiments résidentiels répondant aux besoins de différents profils de population.	VILLE PROMOTEURS	EN CONTINU

Objectifs et actions, orientation 1 (suite)

OBJECTIFS	ACTIONS	INTERVENANTS	ÉCHÉANCIER
OBJECTIF 1.2 CONSOLIDER LA DESSERTE COMMERCIALE ET DE SERVICES DU CENTRE-VILLE ET FAVORISER LA CROISSANCE DE SA BASE ÉCONOMIQUE	1.2.1 Préserver la mixité des fonctions de commerces et de services, de même que la mixité entre les établissements de nature locale et les commerces de destination (zonage, priorisation de certains usages au centre-ville).	**VILLE**	**COURT TERME**
	1.2.2 Conserver les limites des secteurs d'activités à vocation intensive et restreinte. Établir des affectations du sol détaillées évoquant cette distinction de vocation et maintenir la stratégie réglementaire applicable à chacune de ces vocations : **Secteur d'activités intensives :** — *priorité accordée aux commerces et aux bureaux;* — *continuité commerciale obligatoire au rez-de-chaussée de tout bâtiment donnant sur l'avenue Victoria;* — *usages commerciaux de toute catégorie autorisés, à l'exception des établissements reliés aux véhicules automobiles et les commerces « extensifs » demandant de grandes superficies de terrain;* — *établissements de restauration spécifiquement autorisés.* **Secteur d'activités restreintes :** — *priorité accordée à l'habitation;* — *mixité de commerces, habitations et bureaux au niveau du rez-de-chaussée;* — *usages commerciaux limités aux activités ne générant pas de nuisances pour les usages résidentiels adjacents;* — *usages communautaires.*	**VILLE**	**COURT TERME**
	1.2.3 Développer des dispositions réglementaires permettant le contingentement de certains usages dans le but de maintenir une diversification de l'offre de commerces et services.	**VILLE**	**COURT TERME**
	1.2.4 Étudier la possibilité d'adopter un règlement sur les usages conditionnels.	**VILLE**	**MOYEN ET LONG TERME**
OBJECTIF 1.3 FAVORISER LA CONCENTRATION DES ACTIVITÉS LES PLUS STRUCTURANTES AU CENTRE-VILLE	1.3.1 Privilégier le maintien et l'implantation des équipements publics et des édifices gouvernementaux au centre-ville.	**VILLE**	**EN CONTINU**
	1.3.2 Favoriser le maintien et l'implantation des activités de bureaux nécessaires à la vitalité économique et à l'animation du centre-ville.	**VILLE**	**EN CONTINU**

Objectifs et actions, orientation 1 (suite)

OBJECTIFS	ACTIONS	INTERVENANTS	ÉCHÉANCIER
OBJECTIF 1.4 CONSOLIDER LA TRAME URBAINE DU CENTRE-VILLE	1.4.1 Développer des dispositions réglementaires permettant d'encadrer le redéveloppement de certaines parcelles ou certains bâtiments clés.	VILLE	COURT TERME
	1.4.2 Entamer une réflexion sur l'avenir de certains terrains municipaux sous-utilisés tout en favorisant le maintien des services au centre-ville.	VILLE	COURT TERME
OBJECTIF 1.5 APPUYER LES EFFORTS DE LA COMMUNAUTÉ D'AFFAIRES EN VUE D'ASSURER L'OCCUPATION DES LOCAUX COMMERCIAUX ET DE BUREAUX QUI SONT INOCCUPÉS	1.5.1 Établir et maintenir à jour un inventaire des entreprises et de l'occupation des locaux commerciaux.	VILLE	COURT TERME
	1.5.2 Adapter la réglementation aux tendances commerciales afin de contribuer au dynamisme du centre-ville, dans le respect des objectifs du PPU.	VILLE	COURT TERME

2.1.2 ORIENTATION 2

FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT D'UNE UNITÉ D'IMAGE DU CADRE BÂTI ET STIMULER LES INVESTISSEMENTS PUBLICS ET PRIVÉS SUR CELUI-CI

La rénovation des façades commerciales demeure toujours un objectif pour la revitalisation du centre-ville.

De manière générale, la mise en oeuvre de nouvelles règles est souhaitable pour permettre au centre-ville de se distinguer encore davantage sur le plan de la qualité de son cadre bâti. Par ailleurs, l'aménagement de terrasses et l'affichage constitue un véhicule efficace à utiliser pour créer une image de marque forte. Dans la mesure où l'ensemble des commerçants souscrit à certains principes de base, l'affichage peut assurer un élément unificateur entre des bâtiments d'architecture très hétérogène, tout en demeurant très efficace au plan commercial.

L'AFFICHAGE CONSTITUE UN VÉHICULE EFFICACE À UTILISER POUR CRÉER UNE IMAGE DE MARQUE FORTE

Objectifs et actions, orientation 2

OBJECTIFS	ACTIONS	INTERVENANTS	ÉCHÉANCIER
OBJECTIF 2.1 RECHERCHER 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	2.1.1 Revoir la réglementation relative au plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour le secteur du centre-ville, de manière à préciser les paramètres suivants : — *la dimension et le volume des constructions;* — *le recul des bâtiments et l'alignement par rapport à l'emprise de la voie publique;* — *les matériaux de revêtement des constructions;* — *l'apparence extérieure des bâtiments;* — *l'affichage.*	**VILLE**	**COURT TERME**
	2.1.2 Dans le cadre de la vente de terrains municipaux, privilégier la tenue de concours d'architecture pour le choix des projets.	**VILLE**	**EN CONTINU**
OBJECTIF 2.2 MAINTENIR UN AFFICHAGE DE QUALITÉ	2.2.1 Appliquer les dispositions réglementaires visant l'affichage dans le but d'implanter une signature de qualité en accord avec le caractère de rues d'ambiance du centre-ville.	**VILLE**	**COURT TERME**
	2.2.2 Mettre en œuvre une campagne de sensibilisation à l'égard de l'affichage commercial (session d'information, dépliants, etc.), en collaboration avec la communauté d'affaires.	**VILLE** **COMMERÇANTS**	**COURT TERME**
OBJECTIF 2.3 INCITER À LA REVITALISATION DES FAÇADES COMMERCIALES ET À L'HARMONISATION DE L'AFFICHAGE	2.3.1 Offrir un soutien professionnel pour la préservation, la mise en valeur ou la construction de nouveaux bâtiments.	**VILLE**	**EN CONTINU**
	2.3.2 Établir des mesures d'incitation financières pour la réfection des façades et de l'affichage (par exemple : de l'aide financière, un crédit de taxe foncière, etc.) et maintenir des liens étroits avec la communauté d'affaires afin de cibler ses besoins.	**VILLE**	**EN CONTINU**
OBJECTIF 2.4 METTRE EN VALEUR LES BÂTIMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL	2.4.1 À l'aide de l'inventaire patrimonial, participer au programme du ministère de la Culture pour le financement des travaux de rénovation aux bâtiment patrimoniaux.	**VILLE**	**COURT TERME**
	2.4.2 Dans le cadre du redéveloppement de l'avenue Saint-Denis, accorder une attention particulière aux bâtiments implantés du côté nord de cette même avenue.	**VILLE** **PROMOTEURS**	**EN CONTINU**
	2.4.3 Modifier le Règlement sur les démolition d'immeuble afin que la valeur patrimoniale soit un critère d'évaluation des demandes.	**VILLE**	**COURT TERME**

2.1.3 ORIENTATION 3

AMÉLIORER LA FONCTIONNALITÉ, LA CONVIVIALITÉ ET LA QUALITÉ ESTHÉTIQUE DU DOMAINE PUBLIC

L'efficacité fonctionnelle, la convivialité et la qualité esthétique du domaine public d'un centre-ville jouent un rôle déterminant dans son succès commercial. Pour demeurer concurrentiel, le centre-ville de Saint-Lambert doit continuer à offrir un environnement pratique, sécuritaire et convivial où la clientèle prend plaisir à se promener et faire ses achats. Les objectifs et les moyens de mise en œuvre suivants identifient une série de projets et interventions qui visent à poursuivre la mise en valeur amorcée du centre-ville et de son domaine public.

Objectifs et actions, orientation 3

OBJECTIFS	ACTIONS	INTERVENANTS	ÉCHÉANCIER
OBJECTIF 3.1 MARQUER DE MANIÈRE DISTINCTIVE LA PRÉSENCE DU CENTRE-VILLE AU SEIN DE LA MUNICIPALITÉ	3.1.1 Concevoir et mettre en œuvre des projets de portes d'entrée susceptibles de constituer une signature originale et distinctive pour le centre-ville. Prévoir un traitement particulier aux portes d'entrée suivantes : — *avenue Victoria sud (viaduc ferroviaire);* — *rue du Prince-Arthur (viaduc ferroviaire);* — *avenue Argyle / boulevard Desaulniers;* — *boulevard Desaulniers / rue Notre-Dame.*	VILLE	MOYEN ET LONG TERME
	3.1.2 Favoriser la rénovation de façades et privilégier l'implantation de bâtiments encadrant la rue sur les lots d'angle situés aux portes d'entrée du centre-ville.	VILLE	COURT TERME
	3.1.3 Compléter la signalisation pour identifier la destination du centre-ville à partir de la route 132.	VILLE MINISTÈRE DES TRANSPORTS	COURT TERME
	3.1.4 Développer une signature distinctive du centre-ville par du mobilier urbain propre au secteur du centre-ville.	VILLE	MOYEN ET LONG TERME
	3.1.5 Travailler le paysage nocturne du centre-ville notamment par sa mise en lumière.	VILLE	EN CONTINU

OBJECTIFS	ACTIONS	INTERVENANTS	ÉCHÉANCIER
OBJECTIF 3.2 POURSUIVRE LA MISE EN VALEUR DU DOMAINE PUBLIC COMME LIEU DE RENCONTRE ET D'ANIMATION	3.2.1 Identifier les lieux de rencontre intergénérationnelle et favoriser les aménagements permanents et temporaires quatre-saisons pouvant contribuer à la mise en œuvre de la Politique culturelle (2016), notamment par l'appropriation de l'avenue Victoria et des nombreux parcs.	**VILLE**	**COURT TERME**
OBJECTIF 3.3 AMÉLIORER LA FONCTIONNALITÉ ET L'IMAGE URBAINE DES ESPACES DE STATIONNEMENT	3.3.1 Établir un plan de gestion intégré des espaces de stationnement publics et privés.	**VILLE** **PROPRIÉTAIRES**	**COURT TERME**
	3.3.2 Assurer la disponibilité en nombre suffisant, sur rue comme hors rue, d'espaces de stationnement de courte et longue durée.	**VILLE** **PROMOTEURS**	**COURT TERME**
	3.3.3 Favoriser les partenariats public-privé et inciter les propriétaires à partager leurs aires de stationnement. Encourager l'interconnexion entre les terrains de stationnement.	**VILLE** **PROMOTEURS**	**COURT TERME**
	3.3.4 Adopter de nouvelles dispositions réglementaires visant la protection et l'augmentation de la canopée et la réduction des îlots de chaleur.	**VILLE**	**COURT TERME**
	3.3.5 Revoir l'aménagement des interfaces des aires de stationnement visibles de la rue. Encourager la réalisation d'écrans visuels adéquats visant également à poursuivre l'encadrement de la rue.	**VILLE** **PROMOTEURS**	**EN CONTINU**
	3.3.6 Encourager les liens piétonniers intérieurs et extérieurs avec les espaces de stationnement.	**VILLE**	**EN CONTINU**
OBJECTIF 3.4 OPTIMISER L'ACCESSIBILITÉ AU CENTRE-VILLE POUR L'ENSEMBLE DES UTILISATEURS : PIÉTONS, CYCLISTES, TRANSPORT EN COMMUN ET AUTOMOBILISTES	3.4.1 Élaborer un plan de mobilité durable qui tiendra compte du rôle particulier du centre-ville dans l'articulation du réseau de liens. Ce plan devra notamment porter sur l'autopartage, les liens et stationnements cyclables, le réseau piétonnier, la desserte en transport en commun (notamment l'implantation d'une boucle de transport collectif interne), le stationnement, etc.	**VILLE**	**COURT TERME**
	3.4.2 Planifier par le biais d'interventions d'aménagement et de design, à l'intersection de la rue Victoria et du secteur de la voie ferrée, le lien entre le centre-ville et le secteur Saint-Charles.	**VILLE**	**MOYEN ET LONG TERME**
	3.4.3 Mettre en œuvre le Plan d'accessibilité universelle et assurer la mise à niveau dans le cadre de nouveaux projets et de rénovation des immeubles.	**VILLE**	**EN CONTINU**
	3.4.4 Dans le cadre de la vente de terrains municipaux, exiger des stationnements publics à même les projets de redéveloppement.	**VILLE**	**EN CONTINU**

2.1.4 ORIENTATION 4

ASSURER LE MAINTIEN ET LE RENFORCEMENT DU SENTIMENT D'APPARTENANCE ET DE FIERTÉ À L'ÉGARD DU CENTRE-VILLE

Le centre-ville est le symbole le plus fort de Saint-Lambert. Il constitue l'âme de Saint- Lambert. Le maintien et la consolidation de son image de marque sont une priorité. Le développement d'une image de marque pour le centre-ville sur la base de critères de qualité de l'environnement est une entreprise qui fait appel au partenariat entre les commerçants et la municipalité avec le soutien actif des groupes communautaires intéressés.

Objectifs et actions, orientation 4

OBJECTIFS	ACTIONS	INTERVENANTS	ÉCHÉANCIER
OBJECTIF 4.1 APPUYER LES INITIATIVES DE COORDINATION ET DE MISE EN MARCHÉ DE LA COMMUNAUTÉ D'AFFAIRES	4.1.1 Rechercher du financement pour soutenir les efforts de dynamisation du centre-ville.	VILLE COMMERÇANTS	EN CONTINU
OBJECTIF 4.2 APPUYER LES INITIATIVES D'ANIMATION DU MILIEU CULTUREL	4.2.1 Soutenir les activités et institutions visant à accroître l'attrait touristique de la ville de Saint-Lambert, en accord avec la Politique culturelle.	VILLE MILIEU CULTUREL	EN CONTINU
OBJECTIF 4.3 FAVORISER L'APPROPRIATION DU CENTRE-VILLE PAR LES RÉSIDENTS	4.3.1 En collaboration avec la Direction des loisirs et de la culture et la Société d'histoire, mettre en valeur le circuit patrimonial au centre-ville.	VILLE GROUPES COMMUNAUTAIRES	EN CONTINU
	4.3.2 Soutenir les initiatives d'agriculture urbaine	VILLE GROUPES COMMUNAUTAIRES	EN CONTINU

2.2 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE ET BALISES D'AMÉNAGEMENT

Le concept d'organisation spatiale et les balises d'aménagement proposés pour le centre-ville sont illustrés au plan ci-après. Le concept résume la vision du développement du secteur et les balises proposées.

2.2.1 SECTEURS À VOCATION PARTICULIÈRE

Le concept et les balises d'aménagement pour le centre-ville de Saint-Lambert font ressortir la présence de secteurs à vocation particulière :

— *un secteur d'activités intensives;*

— *des secteurs d'activités restreintes.*

Secteur d'activités intensives

Le secteur d'activités intensives se distingue par la présence d'une gamme d'usages commerciaux plus variés. La délimitation de son périmètre est fonction de l'intensité et de la nature des activités commerciales observées sur le terrain. Il gravite essentiellement autour de l'avenue Victoria, l'axe principal du centre-ville, et englobe également des tronçons courts de certaines rues transversales – les rues Green, du Prince-Arthur et le boulevard Desaulniers – qui connaissent déjà une occupation commerciale. Il inclut également la Place du Village, principal lieu d'animation et de rassemblement du centre-ville.

Secteur d'activités restreinte

Le secteur d'activités restreintes, situé entre le secteur d'activités intensives et les secteurs résidentiels avoisinants, est caractérisé par la présence de bâtiments de typologie résidentielle à usages mixtes (bureaux, commerces à caractère culturel et habitations) ainsi que de bâtiments institutionnels (hôtel de ville, bibliothèque municipale, école primaire Saint-Lambert School, centre multifonctionnel).

Ces équipements publics étant, avec les parcs Gordon et Mercille, des lieux de rencontre participant grandement à l'animation du centre-ville. Toutefois, une réflexion sur l'avenir de certains terrains municipaux doit être menée afin d'évaluer les opportunités de redéploiement, à même le centre-ville, de certains services tels que l'hôtel de ville et le centre multifonctionnel. La pertinence du maintien du stationnement municipal de la rue Notre-Dame doit également être étudiée.

Le maintien de la typologie des bâtiments et l'implantation d'activités commerciales ne présentant aucune nuisance visent à assurer une zone de transition entre le secteur d'activités intensives et les secteurs résidentiels existants. L'intégration des bâtiments institutionnels à ce secteur vise à permettre une plus grande flexibilité d'occupation dans l'éventualité d'un redéploiement de certains services municipaux.

2.2.2 SECTEURS À REDÉVELOPPER

Stationnement du magasin Taylor

En raison de son emplacement central et de sa vaste superficie, le stationnement situé en arrière du magasin Taylor représente une opportunité de consolider le cadre bâti du centre-ville, d'améliorer le paysage de la rue Notre-Dame ainsi que de soutenir l'activité commerciale par l'apport de nouveaux résidents. Un cadre bâti plus dense est préconisé afin de favoriser le redéveloppement de ce terrain. Toutefois, une attention particulière devra être portée à l'intégration volumétrique du bâtiment au cadre bâti existant de la rue Notre-Dame.

Secteur de l'avenue Saint-Denis

Le redéveloppement à des fins mixtes de plus forte densité est privilégié pour l'avenue Saint-Denis compte tenu de la présence d'usages actuels incompatibles avec les usages et le cadre bâti souhaités pour le secteur central de Saint-Lambert, de la proximité de la gare, de la consolidation de la fonction résidentielle sur les rues Waterman et du Fort, et de l'homogénéité du côté est de la rue Saint-Denis. Dans cette optique, tout nouveau projet devra chercher à recréer des interfaces qui s'inspireront et respecteront la trame, les volumes et le style architectural prévalant du côté est de l'avenue Saint-Denis, au sud de la rue Waterman. Par ailleurs, en bordure de la rue du Prince-Arthur, une vocation davantage commerciale est encouragée le long de ce lien entre la voie ferrée et le centre-ville.

2.2.3 AUTRES INTERVENTIONS

Pour le centre-ville de Saint-Lambert, les interventions suivantes, de nature plus ponctuelle, sont également privilégiées.

Bâtiments à mettre en valeur

Plusieurs bâtiments d'intérêt architectural ou historique pourraient faire l'objet de rénovations visant leur mise en valeur ou de transformation dans le respect de leurs qualités architecturales. Ces interventions doivent êtres bien encadrées par le processus prévu au Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale et s'appuyer sur l'inventaire patrimonial réalisé en 2019.

Portes d'entrée et intersections importantes

Le secteur du PPU compte quatre portes d'entrées vers le centre-ville :

- *l'intersection de l'avenue Victoria et du chemin de fer du Canadien National;*
- *l'intersection de la rue du Prince-Arthur et du chemin de fer du Canadien National;*
- *l'intersection de l'avenue Argyle et du boulevard Desaulniers;*
- *l'intersection de la rue Notre-Dame et du boulevard Desaulniers.*

Les portes d'entrée au centre-ville doivent 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.

Interfaces de stationnement à réaménager

Le centre-ville est marqué par plusieurs aires de stationnement publiques et privées qui présentent peu d'intérêt visuel et brisent la continuité de la trame bâtie. Ceci est particulièrement remarqué sur l'avenue Notre-Dame et sur l'avenue Victoria, vis-à-vis du Jean- Coutu.

Dans l'optique d'améliorer l'aménagement des aires de stationnement existantes dans le secteur central, en attendant une éventuelle requalification de certains de ces espaces, les interventions suivantes sont privilégiées :

- *Privilégier l'aménagement d'écrans visuels adéquats entre les aires de stationnement et le domaine public afin de permettre un meilleur encadrement de la rue et de préserver une continuité pour le piéton;*
- *Intégrer des îlots de verdure, des bandes paysagères, des aménagements paysagers, des arbres et des arbustes aux aires de stationnement afin de meubler les vides créés par la présence d'une grande aire de stationnement.*

Liens pétionniers à compléter ou réaménager

Des liens piétonniers, existants ou projetés, situés dans le centre-ville de Saint-Lambert, doivent faire l'objet de travaux d'achèvement ou de réaménagement, en vue d'assurer des liens plus directs et sécuritaires pour les piétons.

Les liens piétonniers visés sont les suivants :

— *Maintenir le lien piétonnier intérieur existant situé entre le magasin Taylor et l'aire de stationnement située à l'arrière du bâtiment, même en cas de redéveloppement du stationnement;*

— *Privilégier l'aménagement d'un véritable lien piétonnier dans l'aire de stationnement donnant sur l'avenue Notre-Dame, vis-à-vis du parc Mercille;*

— *Aménager un lien piétonnier entre le centre-ville et le secteur Saint-Charles à partir de la rue Victoria à proximité de la voie de chemin de fer.*

2.2.4 HIÉRARCHIE ROUTIÈRE

La hiérarchie routière du centre-ville de Saint-Lambert est composée de deux voies principales :

— *L'avenue Victoria : artère prioritaire. Il s'agit de la principale rue commerciale du centre-ville de Saint-Lambert, vers laquelle converge la circulation du centre-ville;*

— *Le boulevard Desaulniers : collectrice secondaire. Il s'agit du principal accès vers le centre-ville à partir des quartiers résidentiels avoisinants, de même qu'à partir du Vieux-Longueuil.*

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE | PPU

- CHEMIN DE FER
- TERRITOIRE DU PPU
- GARE DE TRAIN SAINT-LAMBERT
- PARC

VOCATION

- ACTIVITÉS INTENSIVES
- ACTIVITÉS RESTREINTES

- SECTEUR À REDÉVELOPPER
- PORTE D'ENTRÉE À METTRE EN VALEUR

- ARTÈRE PRIORITAIRE
- COLLECTRICE SECONDAIRE
- LIEN VÉHICULAIRE À CRÉER
- LIEN PIÉTON EXISTANT
- LIEN PIÉTON À COMPLÉTER
- LIEN PIÉTON À CRÉER
- RÉSEAU CYCLABLE
- INTERFACE DE STATIONNEMENT À RÉAMÉNAGER

3. Cadre de gestion de l'occupation du sol

3.1 AFFECTATIONS DU SOL

Afin d'assurer l'atteinte des objectifs et la réalisation des principes et balises d'aménagement, les affectations du sol présentées au tableau suivant permettront d'encadrer la réglementation de zonage.

Le centre-ville de Saint-Lambert est divisé en trois affectations détaillées, distinctes des grandes affectations du Plan d'urbanisme, pour lesquelles des fonctions précises sont autorisées.

— *L'affectation « **Multifonctionnelle à dominance commerciale** » correspond au secteur commercial existant, bien établi et situé au cœur du centre-ville de Saint-Lambert. L'affectation englobe l'avenue Victoria ainsi que ses prolongements sur les rues environnantes Desaulniers, Green et du Prince-Arthur.*

— *L'affectation « **Multifonctionnelle à dominance résidentielle** » est composée de secteurs adjacents à l'affectation « multifonctionnelle à dominance commerciale » de l'avenue Victoria et aux secteurs résidentiels. Agissant à titre de zone de transition, l'affectation vise à maintenir l'aspect résidentiel, tout en y autorisant des usages commerciaux non nuisibles.*

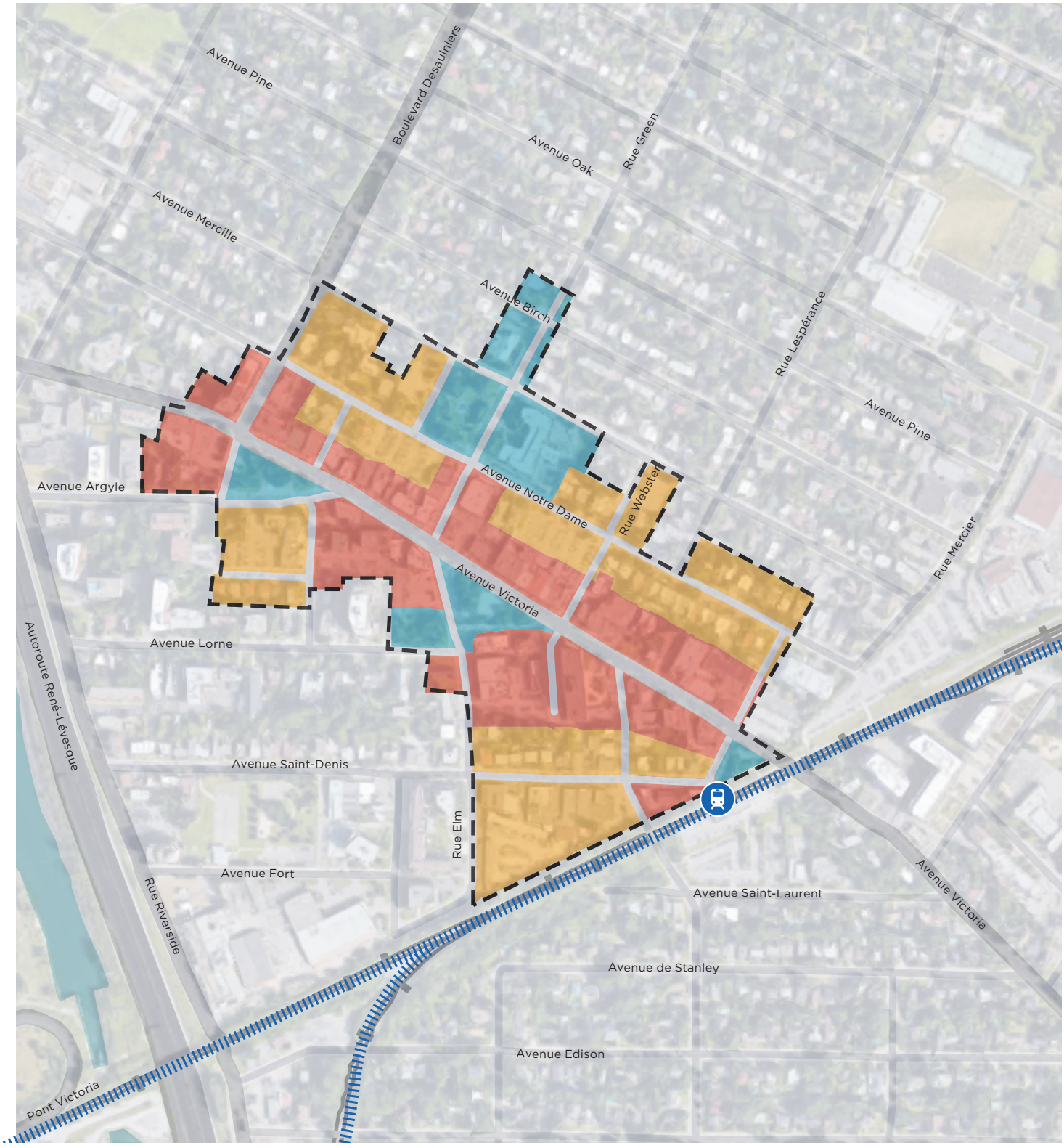
— *L'affectation « **Multifonctionnelle à dominance communautaire** » correspond à l'offre de services institutionnels, aux parcs du secteur (Gordon, Mercille, Lorne, du Village, de la Gare) et vise à en assurer la pérennité.*

Les fonctions dominantes et les fonctions compatibles pour chacune des affectations sont présentées au tableau suivant. À celles-ci s'ajoutent les fonctions autorisées partout sur le territoire en vertu des dispositions du Plan d'urbanisme.

Affectations du sol

AFFECTATIONS	FONCTIONS DOMINANTES	FONCTION COMPATIBLES
MULTIFONCTIONNELLE À DOMINANCE COMMERCIALE	**Commerce et service de toute catégorie,** mais excluant les grossistes, les commerces de gros, les commerces extensifs, associés aux véhicules et les regroupements commerciaux (de détail) à rayonnement suprarégional **Bureau**	**Habitation**, sauf au rez-de-chaussée sur l'avenue Victoria **Installation communautaire de toutes catégories** **Activité récréative intensive** **Activité reliée aux expositions, congrès et conférences** **Parc et espace vert**
MULTIFONCTIONNELLE À DOMINANCE RÉSIDENTIELLE	**Habitation**	**Commerce et service** Commerces et services de toutes catégorie, mais excluant les grossistes, les commerces de gros, les commerces extensifs, associés aux véhicules et les regroupements commerciaux (de détail) à rayonnement suprarégional. **Bureau** **Installation communautaire de toute catégorie** **Parc et espace vert**
MULTIFONCTIONNELLE À DOMINANCE COMMUNAUTAIRE	**Récréation, parc et espace vert** **Installation communautaire de proximité**	**Installation communautaire structurante**

Le plan à la page suivante, présente les affectations détaillées du secteur du PPU.



CHEMIN DE FER

TERRITOIRE DU PPU

GARE DE TRAIN SAINT-LAMBERT

AFFECTATIONS

MULTIFONCTIONNELLE
À DOMINANCE COMMERCIALE

MULTIFONCTIONNELLE
À DOMINANCE RÉSIDENTIELLE

MULTIFONCTIONNELLE
À DOMINANCE COMMUNAUTAIRE

3.2 OUTILS PARTICULIERS D'AMÉNAGEMENT

Les règles particulières d'aménagement à appliquer dans le secteur du PPU sont présentées ci-après :

Programme d'acquisition d'immeubles

Le secteur du Programme particulier d'urbanisme du centre-ville est désigné à titre de secteur central de la ville de Saint-Lambert. Conformément aux dispositions de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* et de la *Loi sur les cités et villes* prévalant à cet effet, une municipalité peut procéder à l'acquisition d'immeubles en vue de leur aliénation ou de leur location à des fins prévues au PPU.

Contingentement des usages et usages conditionnels

Dans le but de préserver la mixité commerciale du centre-ville et d'encadrer l'implantation d'usages pouvant générer certaines nuisances, l'introduction de la notion de contingentement des usages pourrait être prévue dans le Règlement de zonage comme l'adoption d'un règlement sur les usages conditionnels. Le contingentement permet un contrôle, par zone, du nombre maximal d'établissements destinés à des usages identiques ou similaires, de la distance qui doit séparer de tels établissements ou encore de la superficie maximale de plancher ou de terrain qui peut être destinée à ces usages. La municipalité peut donc utiliser ce pouvoir pour éviter une trop forte concentration d'établissements commerciaux semblables dans un même secteur dans le but d'assurer la quiétude des milieux de vie adjacents.

Un règlement sur les usages conditionnels permettrait d'identifier les conditions à respecter dans le cadre d'implantation de certains nouveaux usages.

Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)

La réglementation relative aux plans d'implantation et d'intégration architecturale pour le secteur du centre-ville sera revue afin d'assurer une meilleure harmonisation des façades et des gabarits du cadre bâti existant. La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* permet à la municipalité de rendre l'émission des permis de lotissement et de construction conditionnelle à l'approbation de PIIA par le Conseil.

Des objectifs et critères plus précis devront être élaborés relativement à la dimension et au volume des constructions, à l'apparence extérieure des bâtiments et à l'affichage pour les zones commerciales du centre-ville. Des règles précises d'aménagement devront également être élaborées pour l'avenue Saint-Denis dans le but de préciser les gabarits et les critères d'aménagement qui devront être respectés dans le cadre du redéveloppement de ces parcelles.

P
60 MIN.
8h - 21h
LUN. à VEN.
8h - 17h
SAM. et DIM.
Sutton

Taylor's
TAYLOR
style & distinction
TAYLOR
style & distinction

ANNEXE 4 | PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU) DU SECTEUR CENTRAL DU BOULEVARD SIR-WILFRID-LAURIER

SECTEUR CENTRAL DU BOULEVARD SIR-WILFRID-LAURIER

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME

24 MAI 2024

Saint-Lambert

BC2

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 1
1 CONTEXTE 2
2 LECTURE DU MILIEU 4
3 PLANIFICATION DÉTAILLÉE 7
3.1 VISION D'AMÉNAGEMENT 7
3.2 OBJECTIFS 7
3.3 CONCEPT D'AMÉNAGEMENT 8
3.4 AFFECTATIONS 10
4 STRATÉGIES DE MISE EN OEUVRE 12

LISTE DES FIGURES

Figure 1 Territoire d'application du PPU 3
Figure 2 Lecture du milieu 6
Figure 3 Concept d'aménagement 9
Figure 4 Plan des affectations 11

INTRODUCTION

Dans le milieu de vie 4, le pôle commercial à l'intersection du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (route 112) et de l'avenue Victoria mérite une attention particulière en termes de planification urbaine. Une réflexion s'impose afin d'orienter le développement du secteur selon des principes de mixité, de compacité et de mobilité durable. À l'heure actuelle, le cadre bâti et la trame urbaine favorisent les déplacements motorisés et ne correspondent pas aux visées du concept de la Ville des courtes distances adopté par la Ville de Saint-Lambert.

Or, le plan d'urbanisme révisé identifie à titre de stratégie de mise en œuvre l'élaboration d'un Programme particulier d'urbanisme pour le secteur de la route 112 dans l'esprit de la vision d'aménagement durable Saint-Lambert 2035 et des objectifs prioritaires identifiés pour le milieu de vie Parc Victoria - Alexandra, notamment en modifiant le cadre bâti présentement axé sur une vocation commerciale artérielle.

En tant qu'axe du réseau artériel métropolitain, le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (route 112) joue un rôle important dans les déplacements locaux, régionaux et métropolitains. Le boulevard s'impose comme une limite physique qui scinde en deux ce secteur à fort potentiel de redéveloppement en plus de générer une circulation de transit et d'être reconnu comme un nœud de congestion routière. Pour le secteur de planification détaillée, cette vocation pose un défi à l'atteinte de l'objectif de développer un milieu de vie complet, de qualité, encourageant les déplacements actifs et les lieux de rencontre au quotidien. Par contre, l'exercice de planification du secteur est l'occasion de mettre en valeur l'entrée de ville qu'est le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier.

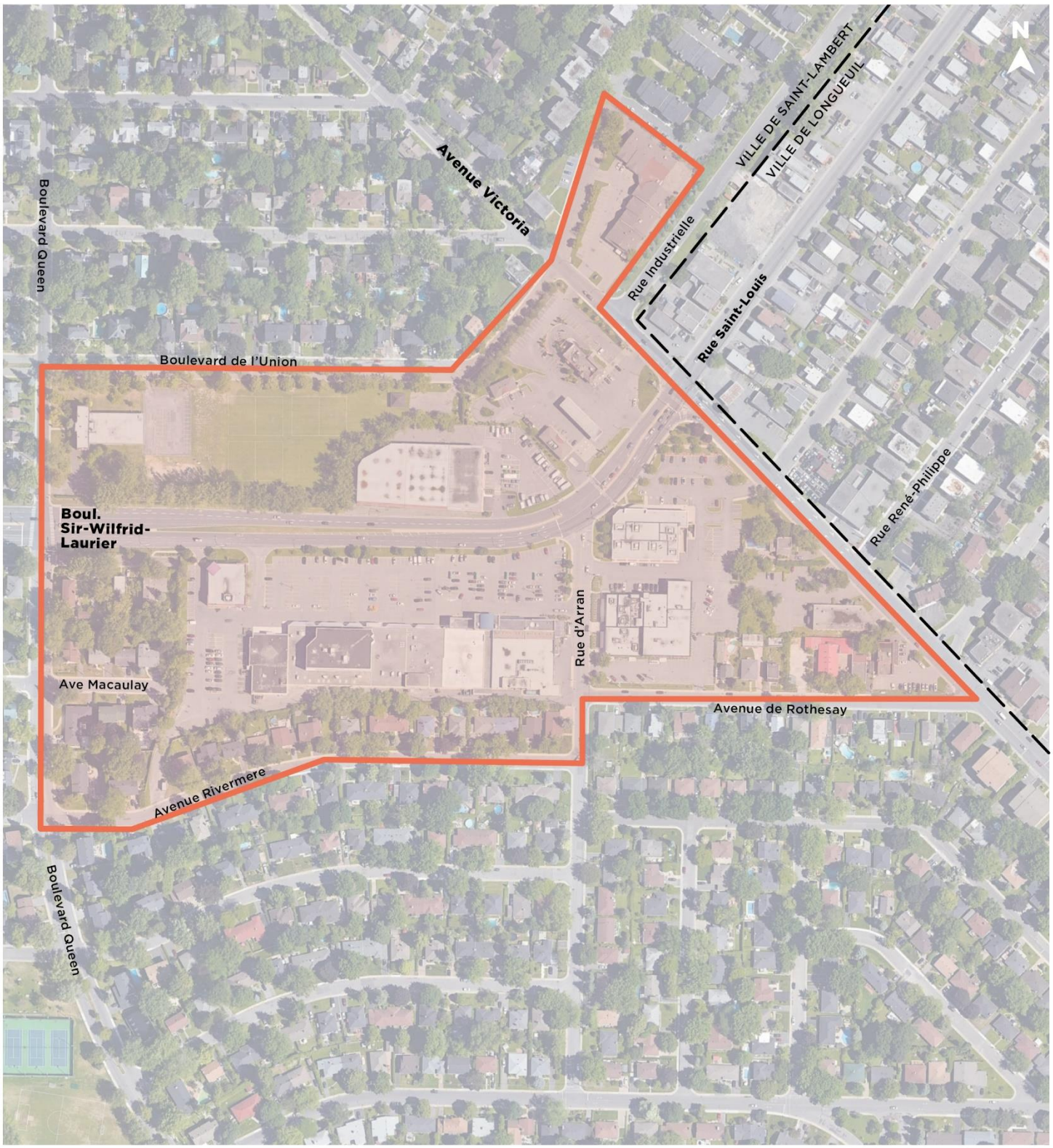
1 CONTEXTE

Le présent PPU s'applique au pôle commercial situé sur le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier (route 112) à l'intersection de l'avenue Victoria. Ce secteur est identifié au Plan d'urbanisme comme ayant un potentiel de consolidation axé sur une mixité de fonctions.

Étant situé dans l'aire d'influence du transport en commun métropolitain (gare de Saint-Lambert) et le long d'un axe de transport en commun structurant (rue Victoria), sa requalification devrait s'inspirer du concept de TOD (transit-oriented development), c'est-à-dire un véritable milieu de vie compact et multifonctionnel structuré autour du transport collectif et favorisant les déplacements actifs.

Par le biais de ce PPU, Saint-Lambert souhaite encadrer le développement urbain de ce secteur stratégique en misant sur la compacité du cadre bâti, en privilégiant néanmoins des gabarits respectant l'échelle humaine et les quartiers limitrophes.

TERRITOIRE



TERRITOIRE D'APPLICATION

LIMITE MUNICIPALE

2 LECTURE DU MILIEU

Un lieu de convergence

- Emplacement stratégique, à l'intersection de deux grands axes de déplacements, notamment au niveau du transport collectif;
- Entrée ville majeure, la route 112 étant une artère d'envergure métropolitaine;
- Interface de plusieurs milieux de vie distincts;
- Un lieu de transit et de destination (commerces, services, emplois).

Un potentiel de consolidation sur le modèle du TOD

- Emplacement à moins d'un kilomètre de la gare de train de Saint-Lambert favorisant un renforcement la mixité et de la compacité, sur le modèle du *transit-oriented development* (TOD);
- Bonne desserte en transport collectif, notamment avec la ligne d'autobus 55 qui dessert une grande partie de la ville et mène directement au centre-ville de Montréal;
- Faible densité d'occupation représentant un potentiel de consolidation par redéveloppement des bâtiments ou insertions;
- Possibilité d'accueillir une nouvelle installation d'envergure métropolitaine en matière de santé, d'éducation, d'administration publique et de culture, de récréation et de sports.

Un pôle commercial avec une concentration de services de santé

- Secteur offrant à la fois une variété de commerces de proximité (pharmacie, épicerie, garderie) pour la population locale, mais aussi une offre dédiée à une clientèle d'automobilistes en transit (station-service, commerces avec service à l'auto);
- Présence d'activité générant peu d'animation urbaine (mini-entrepôt);
- Un pôle santé gravitant autour du GMF-U Charles-Le Moyne (pharmacie, Centre externe de néphrologie, clinique médicale, laboratoire);
- Rayonnement qui dépasse les milieux adjacents;
- Enjeux de cohabitation avec le secteur résidentiel en lien avec les activités de livraison (bruit et sécurité des piétons et cyclistes des rues locales voisines).

Un milieu dominé par l'automobile

- Nœud de congestion majeur identifié au SAD générant de la circulation de transit;
- Barrière physique importante formée par le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier;
- Aménagements peu sécuritaires pour les piétons et cyclistes (absence d'infrastructures cyclables, absence de trottoirs sur une partie du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier, peu de passages piétons);
- Larges stationnements et aires de circulation sur les terrains privés.

Un secteur peu convivial

- Vastes aires asphaltées et faible canopée formant l'un des plus grands îlots de chaleur de Saint-Lambert;
- Manque d'animation de la rue en raison de l'implantation en fond de terrain de certains bâtiments ou de façades aveugles.

LECTURE DU MILIEU

- TERRITOIRE D'APPLICATION
- LIMITE MUNICIPALE
- AXES MAJEURS DE MOBILITÉ
- GARDERIE GAZOULLERIE
- PARC UNION
- ÉCOLE PRIMAIRE ALTERNATIVE

3 PLANIFICATION DÉTAILLÉE

3.1 VISION D'AMÉNAGEMENT

« Un pôle de services convivial, vivant et diversifié »

Le PPU vise à confirmer la vocation du secteur en tant que pôle de services secondaire de la ville, tout en le faisant évoluer vers un modèle multifonctionnel et un cadre de vie urbain à l'échelle du piéton. Complémentaire au centre-ville, il proposera une variété de commerces et services, tout en mettant de l'avant l'idée d'un pôle santé au sens large, faisant la promotion de saines habitudes de vie et d'alimentation saine en complément aux services de santé déjà bien implantés. Des bureaux et logements s'implanteront quant à eux aux étages supérieurs des bâtiments, afin d'en faire un milieu de vie animé à toute heure de la journée. Le cadre bâti plus compact, mais perméable, jumelé à des espaces publics verdis et bien aménagés pour les déplacements actifs et en transport collectif créera un environnement convivial à échelle humaine.

3.2 OBJECTIFS

La présente section rappelle les objectifs du Plan d'urbanisme identifiés comme prioritaires pour l'aménagement du milieu de vie 4, dans lequel se situe le secteur.

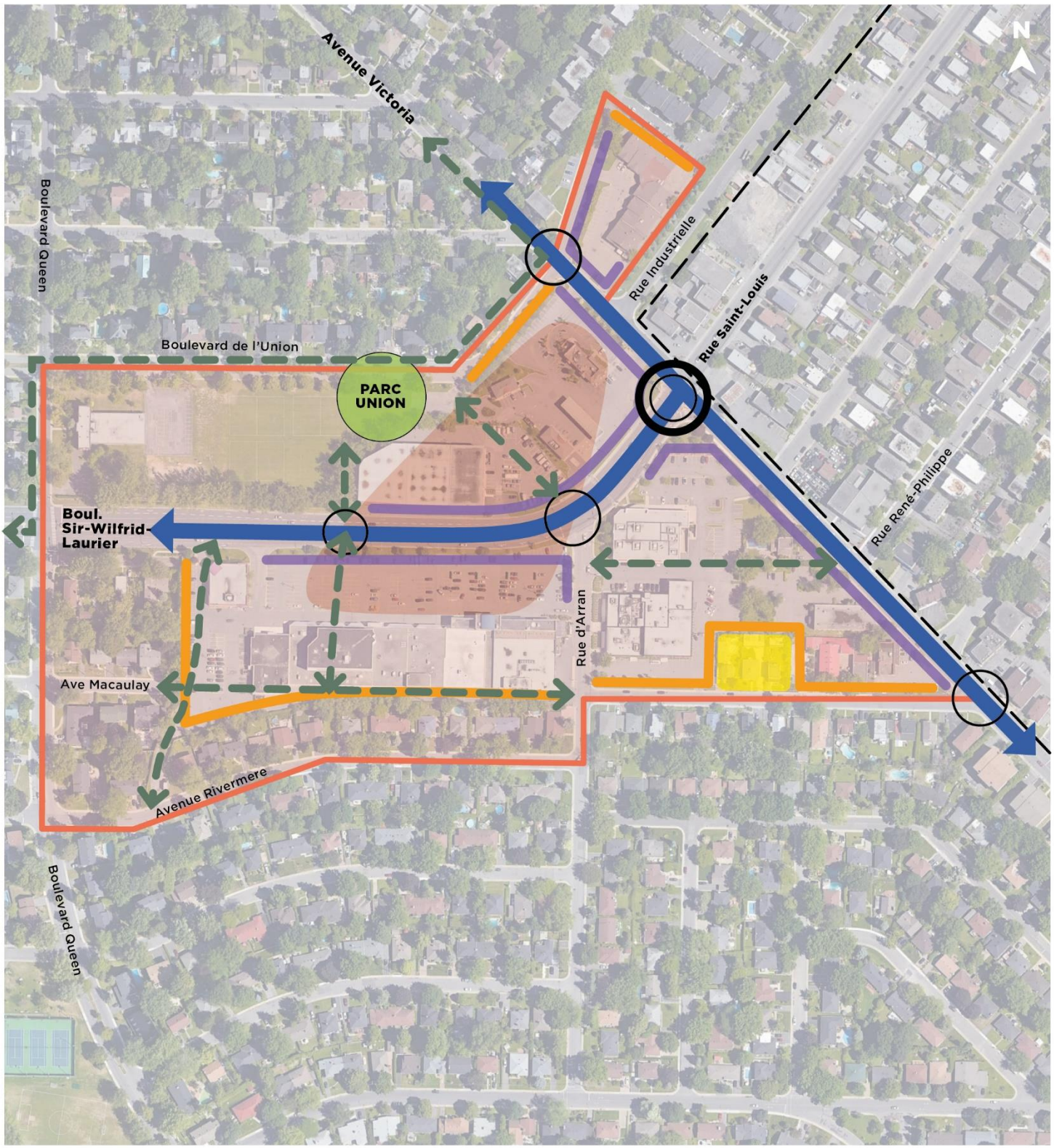
- Augmenter les îlots de fraîcheur en encourageant le verdissement des espaces publics et privés
- Optimiser le réseau de transports actifs en améliorant la connexion entre les différents lieux d'intérêt par des liens sécuritaires et continus, notamment vers le réseau de transport en commun
- Améliorer l'offre de transports collectifs en assurant une bonne desserte des différents milieux de vie
- Assurer une cohabitation sécuritaire et harmonieuse du transport des marchandises et des personnes afin de diminuer le sentiment d'insécurité des cyclistes et piétons
- Favoriser une gestion optimale du stationnement
- Encourager la socialisation en créant des lieux de rencontre animés dotés d'une programmation intergénérationnelle et quatre-saisons
- Améliorer l'accessibilité aux services sociaux, culturels et économiques dans les milieux de vie
- Encourager la pratique de l'agriculture urbaine sur les terrains
- Optimiser une saine cohabitation des usages pour limiter les impacts des nuisances anthropiques sur la qualité de vie des résidents
- Encourager la consolidation ou la requalification de certains espaces industriels et commerciaux en privilégiant les projets innovants et durables, axés sur une mixité de fonctions
- Soutenir et encourager les commerces de proximité pour renforcer les milieux de vie
- Favoriser le développement de pôles d'emploi locaux connectés aux réseaux de transports actifs et collectifs

3.3 CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Le concept d'aménagement traduit dans l'espace la vision et les objectifs énoncés précédemment. Il illustre les grandes intentions d'aménagement mises de l'avant dans ce Programme particulier d'urbanisme, soit :

- La consolidation du cadre bâti par l'implantation de bâtiments venant encadrer les rues;
- La consolidation de l'offre commerciale de proximité par une offre de locaux commerciaux de tailles diverses;
- L'amélioration des interfaces avec les secteurs résidentiels existants par des espaces tampons (marges de recul) et une gestion efficace des livraisons associées aux commerces présents;
- L'intégration harmonieuse du redéveloppement par une signature architecturale en continuité avec l'image de la ville et un verdissement abondant;
- La préservation des résidences situées sur l'avenue de Rothesay;
- La création de liens piétonniers agrémentés d'art public facilitant l'accès au secteur depuis les rues adjacentes et réduisant les distances de parcours;
- La sécurisation des intersections et l'ajout de traverses piétonnes facilitant l'accès au secteur depuis l'avenue Victoria;
- L'ajout de traverses piétonnes sur le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier facilitant les déplacements à l'intérieur du secteur et vers le parc Union;
- Le réaménagement de l'intersection Victoria/Laurier et de ses abords permettant de marquer l'entrée de ville et lui donner une image distinctive (aménagement d'un espace public, ajout de mobilier urbain, traitement au sol distinctif, aménagements paysagers, etc.);
- L'aménagement des axes Victoria et Sir-Wilfrid-Laurier afin de renforcer leur rôle d'axes de mobilité durable (ajout de mobilier urbain, abribus, aires de repos, trottoirs, plantation d'arbres, etc.).
- Le développement d'une offre résidentielle complémentaire à l'offre existante;
- Le maintien des atouts du secteur tels que le parc Union, la garderie et l'accès aux commerces par une offre de stationnement en souterrain.

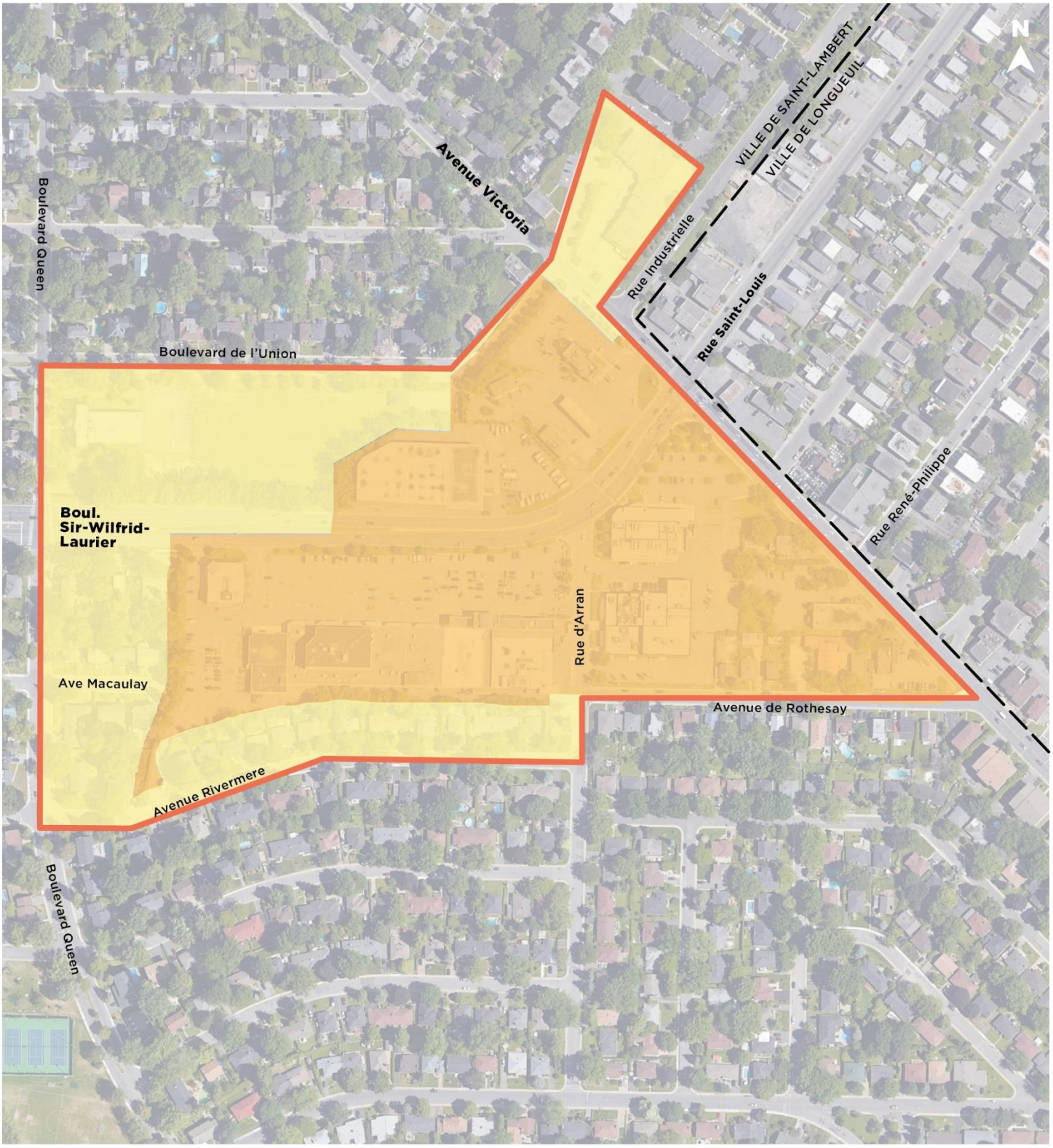
CONCEPT D'AMÉNAGEMENT



3.4 AFFECTATIONS

Le PPU maintient les affectations prévues au Plan d'urbanisme, à savoir à une affectation « Mixte » pour l'ensemble du secteur à l'exception du terrain bordé par les rues Reid, Industrielle et l'avenue Victoria, lequel est situé dans une affectation « Résidentielle ».

AFFECTATIONS



TERRITOIRE D'APPLICATION

LIMITE MUNICIPALE

AFFECTATIONS

MIXTE

RÉSIDENTIELLE

4 STRATÉGIES DE MISE EN OEUVRE

Mise en place d'un programme d'acquisition d'immeubles

Le secteur du programme particulier d'urbanisme est désigné à titre de secteur central de la Ville de Saint-Lambert. Ainsi, la Ville peut procéder à l'acquisition d'immeubles de terrains de gré à gré ou, dans certains cas, par expropriation. Ceci pourrait par exemple être mis en œuvre dans l'optique d'influencer la réaffectation de certains terrains ou d'aménager de nouveaux espaces publics.

Révision des normes de zonage

Les normes de zonage applicables seront revues afin d'augmenter légèrement le potentiel constructible en permettant jusqu'à 5 étages et un taux d'implantation maximal de 70% permettant ainsi une plus grande compacité. La mixité sera autorisée tout en exigeant, lorsqu'approprié, que les rez-de-chaussée des bâtiments soient occupés par des usages autres que résidentiels.

Des normes visant à favoriser la mobilité durable sont aussi prévues afin notamment d'augmenter la présence de stationnements pour vélos aux abords des commerces et en exigeant un minimum de cases aménagées en souterrain ainsi qu'en réduisant les ratios de stationnement résidentiel exigés. Ce dernier élément aura aussi une incidence sur le taux de motorisation des ménages limitant l'impact du redéveloppement sur le réseau viaire déjà saturé. Le verdissement sera aussi maximisé par le biais de normes visant les aménagements extérieurs et les aires de stationnement de surface limitant du même coup les îlots de chaleur.

Enfin, les résidences de l'avenue de Rothesay seront quant à elles incluses à la zone résidentielle voisine existante.

Révision des objectifs et critères de PIIA

Le règlement sur les Plans d'implantation et d'intégration architecturale sera révisé notamment afin de renforcer les dispositions visant la protection et l'augmentation de la canopée, la réduction des îlots de chaleur, l'intégration des nouvelles constructions avec une attention particulière pour les aires de livraison, l'impact sur l'ensoleillement et la création d'aménagements favorables aux déplacements actifs.

Autres politiques et plans d'action

Dans le cadre du Plan de mobilité durable prévu au Plan d'urbanisme, il conviendra d'étudier la mise en place de mesures incitatives au transport en commun et au transport actif ainsi que l'amélioration de la sécurité et de la convivialité des déplacements, en particulier sur l'avenue Victoria et le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier.

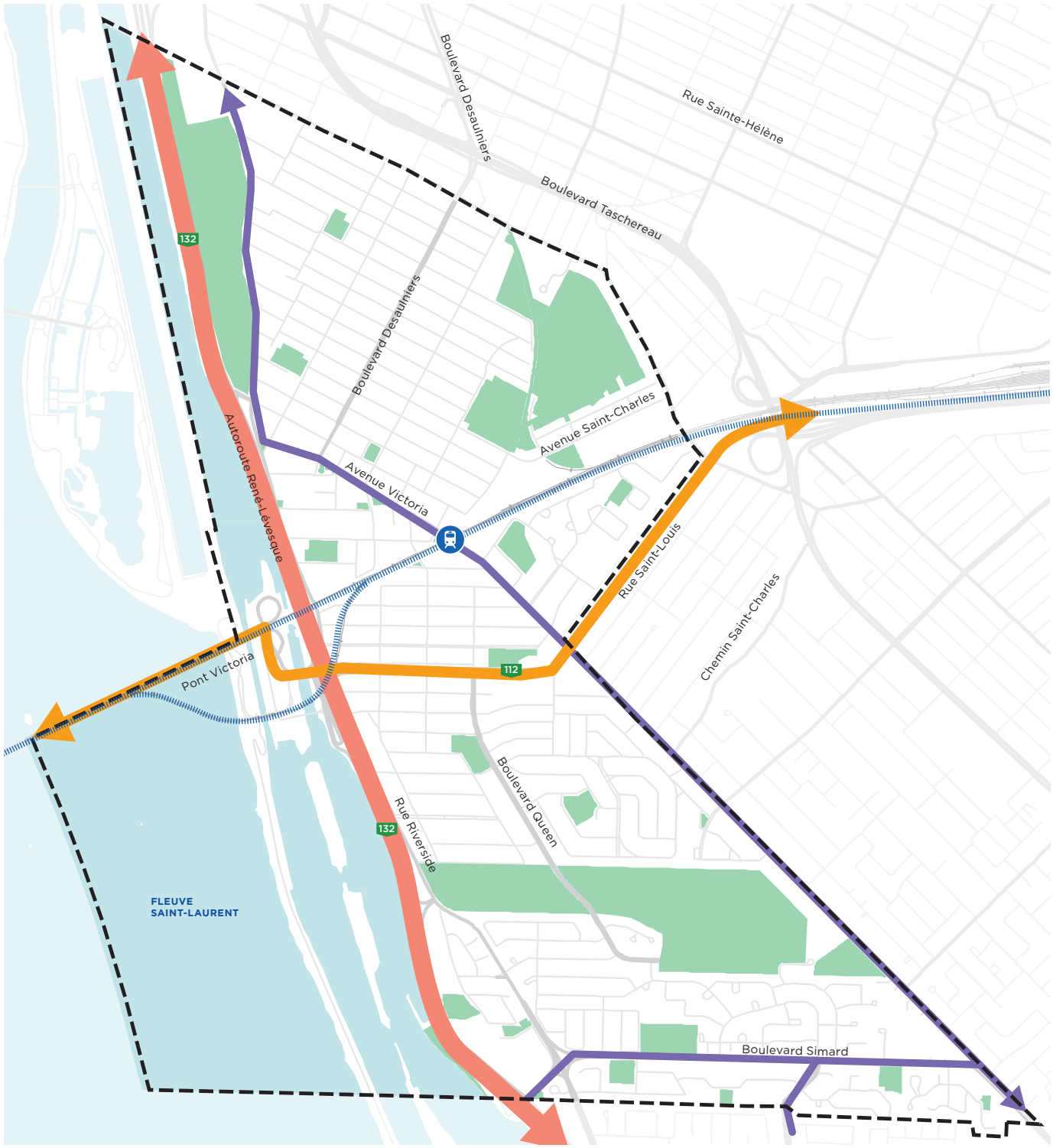
Les réflexions porteront aussi sur la sécurité et de la convivialité des déplacements dans le secteur résidentiel afin de limiter la circulation de transit des automobilistes qui empruntent les rues locales pour éviter la congestion sur les grands axes.

Le plan directeur des parcs et espaces verts abordera la mise en valeur du parc Union; un comité ad hoc sera formé pour en déterminer les nouveaux aménagements.

BC2

GROUPEBC2.COM

ANNEXE 5 | HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER



PARC
LIMITE MUNICIPALE
CHEMIN DE FER
GARE DE TRAIN SAINT-LAMBERT

RÉSEAUX ROUTIERS
MÉTROPOLITAIN (R132)
ARTÉRIEL MÉTROPOLITAIN (R112)
ARTÉRIEL D'AGGLOMÉRATION

AIRE TOD - GARE DE SAINT-LAMBERT

LOTS	SUPERFICIE (M2)	NOMBRE DE LOGEMENTS MIN.	DENSITÉ NETTE	
2 116 542	4 774	26	54	*
3 806 508	1 190	12	101	*
5 273 758	2 482	50	201	*
2 391 287, 2 611 189	1 122	2	18	*
2 391 287, 2 611 189	1 122	2	18	*
2 391 438	1 764	18	102	*
3 756 586, PC-37110 5 753 888, 5 753 886	17 155	397	231	*
6 249 735 (2 422 701, 2 422 702, 2 422 703, 2 116 288)	2 377	18	76	*
2 422 691, 2 116 504	15 408	116	75	
2 393 331	5 609	42	75	
3 756 587	9 661	72	75	
2 116 389	30 787	231	75	
5 636 857	2 673	20	75	
2 117 271	27 744	208	75	
2 117 632	6 278	47	75	
2 117 633	4 412	33	75	
2 116 344, 2 116 345	1 645	12	75	
2 116 369	1 249	9	75	
2 117 022	2 564	19	75	
2 115 288	4 756	36	75	
2 116 267	1 388	10	75	
2 391 531, 2 391 532, 2 395 684	1 455	11	75	
2 391 332	800	6	75	
2 115 763	2 681	20	75	
2 355 615	1 490	11	75	
2 391 586, 2 391 588, 2 611 192, 2 393 259, 2 611 193, 3 483 672, 3 483 673, 3 483 674, 2 391 587	11 428	86	75	
2 391 279, 2 391 280	1 095	8	75	
2 391 350	2 076	16	75	
2 116 278	2 189	16	75	
2 627 008, 2 391 435 2 391 434, 2 391 436 2 391 356, 2 391 355	2 234	17	75	
2 395 536, 2395 680, 2 391379, 2391 333	4 913	37	75	
2 116 278	2 189	16	75	
2 116 443	4 440	33	75	
2 627 044	3 064	23	75	
2 393 597	1 253	9	75	
2 393 583	4 188	31	75	
2 393 580	6 549	49	75	
2 393 611	1 058	8	75	
2 393 604	3 468	26	75	
4 169 976	6 186	46	75	
5 491 749	5 569	42	75	
2 889 429	1 715	13	75	
2 889 430	24 214	182	75	
4 520 149	1 833	14	75	
2 393 612	1 078	8	75	
2 393 610	1 073	8	75	
2 391 339, 2 391 343 à 2 391 348, 6 278 024	9 528	71	75	
	253 925	**2190**	**86**	

AIRE TASCHEREAU

LOTS	SUPERFICIE (M2)	NOMBRE DE LOGEMENTS MIN.	DENSITÉ NETTE	
5 749 894	8 079	51	63	*
5 749 894	8 079	142	176	*
3 355 260	17 414	66	38	*
pc-34555	2 759	30	109	*
4 636 262, 4 636 263, 4 702 129	2 600	22	85	*
2 117 740	2 781	18	63	
	38 930	**329**	**85**	

HORS TOD

LOTS	SUPERFICIE (M2)	NOMBRE DE LOGEMENTS MIN.	DENSITÉ NETTE	
5 894 741	1 084	1	9,23	*
6 284 006	1 318	1	7,59	*
6 214 012	1 144	1	8,74	*
2 392 646	1 440	1	6,94	*
2 395 459	14 651	64	43,75	
2 394 507, 2 394 506, 2 394 495	11 616	51	43,75	
2 395 463	1 553	7	43,75	
2 395 461	5 195	23	43,75	
2 395 462	2 946	13	43,75	
2 395 464	2 619	11	43,75	
	31 253	**173**	**55,29**	

* TERRAINS VACANTS CONSTRUITS OU TERRAINS REDÉVELOPPÉS ENTRE LE 12 MARS 2012 ET LE 15 JUIN 2021

Saint-Lambert