



Rapport de consultation publique

SECOND PROJET DE REFONTE
DES OUTILS D'URBANISME
DE LA VILLE DE SAINT-LAMBERT

JUILLET 2023

Crédits

Haya Hatab, urbaniste

Le mandat a consisté à accompagner la Ville de Saint-Lambert dans le cadre de la démarche de consultation en réalisant les activités suivantes :

- Rencontre préparatoire avec l'équipe municipale ;
- Prise de notes durant les séances de consultation ;
- Analyse et rédaction du rapport de consultation publique.

Table des matières

Faits saillants	4
Introduction	6
La nécessité légale et régionale de mise à jour	6
Un processus de refonte étalé sur plusieurs années	6
Un processus de consultation publique bonifié	6
Périodes d'information technique	8
Messages véhiculés par les citoyens	8
Séances de consultation publique	9
Densification, usages et implantation	9
Mobilité et stationnement.....	12
Logement et accessibilité.....	13
Espaces verts.....	14
Équipement et services collectifs	16
Patrimoine et qualité architecturale	17
Règlement sur les PPCMOI.....	19
Processus.....	19
Programme particulier d'urbanisme du secteur Centre-ville.....	20
Programme particulier d'urbanisme du secteur Saint-Charles.....	26
Programme particulier d'urbanisme du secteur Sir Wilfrid Laurier.....	36
Zone CA-2 - Riverside.....	37
Annexes	38

Faits saillants

Le processus de refonte réglementaire des outils d'urbanisme de la Ville de Saint-Lambert est nécessaire afin d'assurer leur conformité obligatoire au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil entré en vigueur en 2016. À la suite d'un registre référendaire défavorable en novembre 2022, de seconds projets de règlements ont été adoptés par le conseil municipal le 17 avril 2023. Ils incluent une révision du projet de Plan d'urbanisme et ses trois programmes particuliers d'urbanisme (PPU), 4 projets de règlements normatifs et 5 projets de règlements discrétionnaires.

La Ville a tenu un processus de consultation bonifié au cours du mois de mai. Les consultations publiques ont permis de rassembler plus de 80 personnes, de recueillir 13 mémoires et avis écrits. De plus, 40 personnes ont pu adresser leurs questions et discuter avec les membres du service de l'urbanisme, permis et inspection lors de deux activités d'information technique.

Par thème, voici les principaux messages recueillis :

- **Densification, usages et implantation** : De manière générale, la densification a soulevé le plus d'inquiétude, tant dans les commentaires généraux que ceux relatifs aux PPU. Plusieurs citoyens sont d'avis que les projets de redéveloppement doivent faire l'objet d'une attention particulière afin d'anticiper et gérer les effets négatifs de la densification à Saint-Lambert. De plus, des citoyens souhaitent voir pérenniser les usages commerciaux dans la ville.
- **Mobilité et stationnement** : En lien avec la thématique de la densification et les commentaires recueillis visant les PPU, les interventions soulignent l'importance de proposer des solutions de transport variées et concrètes et d'anticiper les différents besoins des usagers et des commerces.
- **Logement et accessibilité** : Plusieurs citoyens sont concernés par le prix élevé des logements et le manque d'opportunité pour les classes moyennes et plus défavorisées de se loger au sein de la ville.
- **Espaces verts** : Des citoyens aimeraient que davantage d'espaces verts soient aménagés et plusieurs favorisent une gestion plus pointue des activités qui y sont autorisées.
- **Équipements et services publics** : En lien avec la thématique de la densification, des citoyens craignent un manque de disponibilité des services publics pour la population actuelle.
- **Patrimoine et qualité architecturale** : Des citoyens demeurent concernés par l'avenir de l'hôtel de ville et du temple maçonnique. Certains citoyens sont d'avis qu'il est important de développer certaines normes afin de protéger davantage le caractère du cadre bâti global, l'échelle humaine et contribuer à réduire les îlots de chaleur.
- **Programme particulier d'urbanisme du secteur Centre-ville** : Des citoyens proposent de réviser le périmètre du PPU, de préciser les objectifs et les actions annoncées au document de planification. Parmi les principaux enjeux à adresser de manière plus précise, on mentionne la vitalité économique, la gestion des voies de circulation, l'offre en transport et en stationnement, la qualité du cadre bâti, des aménagements des espaces publics et des espaces verts et la gestion de la densification et de ses impacts sur la qualité de vie des résidents.
- **Programme particulier d'urbanisme du secteur Saint-Charles** : Plusieurs personnes remettent en question la décision de l'agglomération d'imposer la densification de l'usage résidentiel le long du chemin de fer, notamment pour des raisons de sécurité publique. Certains sont en désaccord avec la possibilité d'empiéter dans les distances prescrites avec la voie ferrée, alors que le promoteur soulève que sans cette mesure il serait impossible d'atteindre les densités requises. L'impact du redéveloppement soulève aussi des questions quant à l'augmentation de la circulation véhiculaire dans le secteur qui est déjà un enjeu. La Ville est appelée à prendre en charge les négociations avec

le CN pour accélérer l'aménagement de liens actifs vers le secteur adjacent au sud et pour acquérir le terrain du 745, avenue Saint-Charles. De plus, on mentionne l'importance de gérer les aspects financiers des projets et les négociations avec les promoteurs avec fermeté et d'exiger des stratégies concrètes d'aménagement durable.

- **Durant les périodes d'information technique**, certains citoyens ont émis des commentaires relativement à la cohabitation problématique de l'usage commercial « restaurant » et des usages résidentiels.

Introduction

Depuis 2019, la Ville de Saint-Lambert a entrepris une refonte significative de ses outils d'urbanisme, un processus qui a mobilisé l'engagement de la municipalité et la participation active de ses citoyens.

La nécessité légale et régionale de mise à jour

En vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme du Québec* (LAU), les municipalités doivent harmoniser leurs règlements d'urbanisme avec le schéma d'aménagement et de développement régional en vigueur sur le territoire. À la suite de l'entrée en vigueur du nouveau schéma de l'agglomération de Longueuil en 2016, Saint-Lambert s'est engagée dans une mise à jour nécessaire de ses outils d'urbanisme pour assurer leur conformité et pour adapter ses derniers au contexte contemporain. Le nouveau schéma impose notamment de nouvelles vocations du territoire et de nouvelles densités résidentielles à Saint-Lambert. Le processus a conduit à l'adoption d'un projet de règlement de plan d'urbanisme, incluant 3 programmes particuliers d'urbanisme (PPU), de 4 projets de règlements normatifs et de 5 projets de règlements discrétionnaires permettant d'arrimer les stratégies d'aménagement de la Ville avec les directives régionales.

Un processus de refonte étalé sur plusieurs années

L'adoption de ces nouveaux projets de règlements résulte d'un processus démocratique s'échelonnant sur plusieurs années. Le point de départ a été l'élaboration de la vision 2035 adoptée en 2019. Les consultations effectuées dans le cadre de cette vision ont guidé l'élaboration d'une première mouture des nouveaux règlements en 2021. Des consultations virtuelles ont été tenues à l'hiver et au printemps 2021. Cet exercice a permis de bonifier les premiers documents rendus publics.

Après l'élection d'un nouveau conseil en novembre 2021, les projets de règlements ont été adoptés en mai 2022. En juin de la même année, trois séances de consultation publique ont rassemblé 160 personnes et permis de recueillir 61 mémoires. À la suite de ces consultations, les règlements ont été adoptés en juillet 2022 avec des modifications. Un registre référendaire défavorable en novembre 2022 a mené à une nouvelle révision des règlements et à l'adoption de seconds projets de règlements en avril 2023.

En plus des modifications apportées aux projets de plan d'urbanisme et aux projets de règlements normatifs, cette seconde démarche d'adoption inclut de nouveaux règlements, soit le Règlement sur plan d'aménagement d'ensemble (PAE), le Règlement sur les projets particuliers de construction de modification ou d'occupation d'immeuble (PPCMOI), le Règlement sur les ententes relatives aux travaux municipaux, le Règlement sur les contributions financières aux infrastructures et équipements municipaux ainsi qu'une révision du Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

Un processus de consultation publique bonifié

Dans le but d'assurer une participation citoyenne optimale et de fournir aux citoyens le temps nécessaire pour réagir, un processus de consultation a été déployé au printemps 2023, dépassant les exigences de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Tout d'abord, une séance d'information publique a été tenue le 27 avril afin d'expliquer l'ensemble des outils d'urbanisme à la cinquantaine de citoyens présents. À cette occasion, les lambertois présents ont pu adresser leurs questions de compréhension générale sur les différents outils d'urbanisme présentés. Cette séance était diffusée en direct sur la chaîne YouTube de la Ville et disponible en rattrapage tout au long du processus de consultation. De plus, un tableau précisant les principales modifications a également été publié sur le site internet de la Ville.

Deux périodes d'information technique ont été organisées par le service de l'urbanisme, permis et inspection les 9 et 16 mai, avec une présence active des élus. Les périodes d'information technique ont

permis aux citoyens de rencontrer individuellement l'équipe du service de l'urbanisme, permis et inspection pour obtenir de l'information sur les impacts des règlements, poser leurs questions quant à certaines situations spécifiques et clarifier leur compréhension du cadre réglementaire. Ces moments d'échanges était aussi l'occasion pour l'administration et les élus présents de recueillir des opinions de citoyens qui pourraient être intimidés par une prise de parole au micro lors des soirées de consultations publiques.

Enfin, deux séances de consultation publique se sont aussi tenues en soirée les 9 et 16 mai. À ces occasions, les participants ont pu exprimer leurs commentaires sur les différents règlements présentés. Les séances de consultation ont également été webdiffusées en direct et archivées sur la chaîne YouTube de la Ville. De plus, les personnes intéressées ont pu soumettre des mémoires écrits du 9 au 25 mai.

Au total, plus de **50** personnes étaient présentes lors de la séance d'information du 27 avril, plus de **80** personnes étaient présentes lors des séances de consultation publique, **40** personnes ont rencontré l'équipe durant les périodes d'information technique et **13** mémoires ont été déposés.

La publication du présent rapport vient clore le processus de consultation publique. Suivant les commentaires recueillis, des modifications seront apportées aux différents projets de règlements avant leur adoption finale. Le présent rapport fait état des messages véhiculés par les Lambertois. Afin d'en faciliter la lecture, les commentaires ont été regroupés par thème ou par type de règlement visé.

Périodes d'information technique

Les périodes d'information technique ont permis aux citoyens de rencontrer individuellement l'équipe de la Ville. Durant ces rencontres, les citoyens ont pu obtenir plus d'information sur les outils d'urbanisme ainsi que sur l'impact des règlements. 40 personnes se sont présentées à ces périodes d'information qui ont été tenues le 9 et 16 mai 2023 de 15h à 17h.

Messages véhiculés par les citoyens

Certains citoyens ont également formulé des commentaires sur les projets de règlements durant ces rencontres. Les messages véhiculés sont les suivants :

- Suggestion de modifier l'article 8.8.1 du Règlement de zonage visant le stationnement des roulottes pour accommoder les véhicules Van Life, soit une hauteur de 8' et une longueur de 21'.
- Suggestion d'autoriser une hauteur de 2 étages dans la zone RA-3.
- Suggestion d'autoriser les nouveaux ateliers dans la zone RB-7.
- Suggestion d'autoriser les usages « restaurant » via l'outil du règlement sur les usages conditionnels pour limiter les enjeux de cohabitation dans les zones du centre-ville.
- Suggestion de retirer les usages « restaurant » de la zone CB-1.
- Suggestion d'ajouter l'interdiction de musique sur les cafés-terrasses au paragraphe 8 de l'article 6.3.1 du Règlement de zonage et de reprendre la formulation de la version antérieure du règlement.
- Suggestion de prolonger la zone CB-4 à l'est de la rue Prince-Arthur pour éviter plus d'usages « restaurant » sur l'artère Saint-Denis à l'est de Prince-Arthur (par exemple, que le commerce Les Semeurs fasse partie de l'usage « restaurant »).

Séances de consultation publique

La présente section résume les messages transmis lors des séances de consultation publique des 9 et 16 mai 2023 de 19h à 21h où plus de 80 personnes étaient présentes, ainsi que dans les 13 mémoires écrits qui ont été déposés entre le 9 mai et le 25 mai. Les commentaires ont été organisés par thématique lorsqu'ils étaient de nature plutôt générale et applicables à plusieurs règlements ou par outils lorsqu'ils en visaient un précisément.

Densification, usages et implantation

Cette thématique regroupe les commentaires relatifs à la densification du territoire, aux usages permis et à la manière dont les bâtiments peuvent s'implanter sur leur lot, référant notamment aux projets de règlement de zonage et de lotissement. De manière générale, la densification a soulevé le plus d'inquiétude, tant dans les commentaires suivants que ceux relatifs aux PPU. Plusieurs citoyens demandent une anticipation et une gestion de ses effets négatifs. De plus, dans les commentaires suivants et ceux relatifs au PPU Centre-ville, les citoyens demandent une gestion plus pointue de l'usage commercial dans la ville.

Densification, usages et implantation	
Participant.e	Message véhiculé
Isabelle Prévost – 111, avenue de Touraine	<ul style="list-style-type: none"> - Proposition de favoriser les usages commerciaux dans l'aire de la gare afin de réduire les seuils de densité résidentielle requis conformément au PMAD. - Demande d'effectuer une étude qui comprend une analyse coût-bénéfice en ce qui concerne la capacité des infrastructures et des équipements de la ville à accueillir de nouveaux résidents et s'assurer que les résidents actuels ne devront pas payer pour l'augmentation de la densité (monétairement et en termes de places disponibles auprès des services).
Paul Guenther – 234, avenue Saint-Denis	<ul style="list-style-type: none"> - En faveur de la densification, lorsque réalisée intelligemment selon la capacité de la ville. - La hauteur proposée dans 4 zones ne s'arrimerait pas à l'échelle du cadre bâti existant, ne permettrait pas d'atteindre une échelle humaine et créerait trop d'ombre portée dans les espaces publics : <ul style="list-style-type: none"> o Zone CB-7 : proposition d'autoriser une hauteur de 4 étages plutôt que 6. o Zone MI-9 : proposition d'autoriser une hauteur de 4-6 étages plutôt que 8. o Zones MI-7 et MI-8 : proposition d'autoriser une hauteur de 4 étages plutôt que 6. - Le bâtiment de 14 étages présent dans le centre-ville serait le plus laid du paysage, une anomalie qui ne devrait pas être répétée. - Au lieu de densifier quelques sites avec une hauteur excessive, proposition d'atteindre la même densité à une échelle humaine en permettant plus de développement à 4 étages, notamment dans des endroits typiquement remplis de maisons unifamiliales. Par exemple, tous les corridors

	secondaires (Desaulniers, Green, Mercier, Tiffin, Queen, etc.) pourraient être zonés pour des immeubles multifamiliaux de 4 étages.
Philippe Brunet – 941, avenue Victoria	<ul style="list-style-type: none"> - En faveur de la densification et des hauteurs de 6 à 8 étages. - Avec la valeur actuelle des terrains, lorsque la hauteur permise est réduite, les projets ne seraient pas rentables. Il faudrait hausser la hauteur permise dans certaines zones, car les terrains sont très dispendieux. - Il faudrait exiger des jeux de gabarit et de volumétrie pour compenser l'effet de hauteur des bâtiments. - La densification permettrait à la Ville de générer de nouveaux revenus qui seraient nécessaires en raison de l'inflation et son impact sur les contrats municipaux. - Les infrastructures ont récemment été optimisées sur la rue Saint-Denis, ils peuvent donc supporter des projets plus denses.
Denis Elliott – 122, boul. de l'Union	<ul style="list-style-type: none"> - Proposition de suivre l'exemple d'Ottawa et d'augmenter les taxes des locaux qui restent vacants pour une période supérieure à 6 mois afin de forcer les propriétaires à trouver des occupants et réduire les effets négatifs sur les commerces adjacents.
Patrick Vallerand – 240, rue du Jura	<ul style="list-style-type: none"> - Il manquerait significativement d'espaces commerciaux à Saint-Lambert. - Notion de bâtiment mixte et occupation multiple qui était présente dans les règlements 2022 et ne se retrouve plus dans les projets de règlements 2023. Quel est l'impact du retrait de ces clauses? Est-ce qu'il y a moyen d'assurer la pérennité des commerces des zones commerciales qui présentent un fort potentiel de redéveloppement. - Proposition de favoriser les usages commerciaux aux abords du chemin de fer comme il ne s'agit pas d'un usage considéré sensible. - Proposition que les notions de mixité visent plus large que les usages résidentiels, par exemple en encourageant une mixité institutionnelle et commerciale ou industrielle et commerciale.
Denise Hallmich – 398, avenue Notre-Dame <i>et 17 signataires d'une pétition</i>	<ul style="list-style-type: none"> - En désaccord avec l'autorisation des restaurants dans la zone CB-1, qui autorisait que des activités qui ne génèrent pas de nuisances pour les usages résidentiels adjacents. En permettant de nouveaux restaurants, ainsi que la possibilité d'aménager des cafés-terrasses, la nouvelle réglementation créerait des nuisances pour les usages résidentiels adjacents. - L'ouverture d'un 3e restaurant dans la Zone CB-1 ferait en sorte que 33% des commerces de cette zone seraient des restaurants, comparativement à moins de 20% dans la zone CA-1 qui aurait une superficie au moins 6 fois plus grande. - Questionne les modifications au nouveau règlement sur les cafés-terrasses ayant retiré toutes les interdictions concernant la danse, les concerts, l'usage d'appareils sonores, etc., et la notion de café-terrasse sur le domaine public et réfère au paragraphe Gestion du bruit de la Charte des cafés-terrasses de Saint-Lambert.

	<ul style="list-style-type: none"> - Les signataires de cette pétition demandent au Conseil de conserver les usages de la zone CB-1, zone de transition, tels qu'ils sont depuis 2008, de laisser la durée des droits acquis à 6 mois, et de ne pas modifier le règlement sur les cafés-terrasses.
Yves Guertin	<ul style="list-style-type: none"> - Proposition de remplacer la largeur frontale de 15 mètres requise pour les maisons jumelées dans la zone RA-4 pour une marge frontale de 10 mètres, comme seraient implantées la majorité des maisons jumelées déjà construites dans cette zone.
Paul Guenther – 234, avenue Saint-Denis	<ul style="list-style-type: none"> - Concernant le paragraphe 8 de l'article 3.1.6 Logement complémentaire à usage familial du règlement de zonage : <ul style="list-style-type: none"> o L'un des objectifs de cette initiative serait de permettre la création de logements abordables pour les deux générations. De nombreux lots à Saint-Lambert sont orientés de telle sorte qu'il serait beaucoup plus abordable pour l'unité secondaire de se raccorder directement aux services publics de la ville plutôt que de passer par la résidence principale. De plus, une telle exigence entraînerait probablement des modifications importantes (et coûteuses) à la résidence principale (excavation des drains et des fondations, modification de la capacité électrique, etc.) Cette option devrait être encouragée, mais ne devrait pas être une obligation afin que les personnes moins aisées puissent en bénéficier. - Concernant l'article 5.8.3 Appareil de climatisation, de ventilation, thermopompe et pompe à chaleur pour un usage autre que résidentiel du règlement de zonage : <ul style="list-style-type: none"> o Il serait important de gérer le bruit causé par les équipements de ventilation, de mécanique et de chauffage, ventilation et climatisation (CVC) des grands immeubles résidentiels et commerciaux. Les questions liées à l'installation et à l'emplacement de l'équipement mécanique (CVC) devraient être plus normatives et inclure notamment le type d'équipement mécanique autorisé et leur emplacement. o Proposition qu'il soit clairement prescrit que tous les équipements mécaniques doivent être placés sur le toit des bâtiments, à l'écart du périmètre du bâtiment, et être dotés d'un écran acoustique d'une hauteur supérieure à celle de l'équipement. - Concernant la terminologie « Équipement mécanique » dans le règlement de zonage : <ul style="list-style-type: none"> o Proposition d'inclure la ventilation des cuisines (hottes commerciales, etc.)

Mobilité et stationnement

Cette thématique regroupe les commentaires relatifs à l'aménagement des voies de circulation et la disponibilité de l'offre en transport. Cette thématique est en lien avec celle de la densification et aux commentaires recueillis visant les PPU, les commentaires abordent l'importance de proposer des solutions de transport variées et concrètes et d'anticiper les différents besoins des usagers et des commerces.

Mobilité et stationnement	
Participant.e	Message véhiculé
Dominique Lesage – 308, avenue du Régent	<ul style="list-style-type: none"> - L'augmentation de la densité dans la ville causerait une augmentation de la circulation automobile. Il y aurait déjà beaucoup de trafic sur les grandes rues, ce qui serait exacerbé. - Il manquerait de moyens de transport alternatifs, notamment pour la population vieillissante. - Un système de navette serait très apprécié.
Philippe Blain – 206, avenue Alexandra	<ul style="list-style-type: none"> - Préoccupation générale pour la mobilité durable à Saint-Lambert. - La limite de 30 km/h ne serait pas appliquée ou respectée dans les secteurs concernés. - Il faudrait pousser l'aménagement d'écluses mécanisées avec des passages pour les vélos, présentement toutes les juridictions se renverraient la balle à ce sujet. - Les stationnements pour vélos sont appréciés. - Ce serait apprécié de faciliter l'accès pour les vélos aux feux de traverse de piéton. - Proposition de piétonniser la portion commerciale de la rue Victoria, du moins durant les fins de semaine, et de rendre le stationnement du centre-ville payant.
Sylvia Nadon – 365, avenue Notre-Dame	<ul style="list-style-type: none"> - À certaines places dans la ville, notamment au coin de Notre-Dame et Desaulniers et sur la rue Saint-Denis, les saillies de trottoir rendraient l'espace pour le rayon de virage des automobiles tellement étroit que les voitures accrochent les boîtes de bois qui protègent les arbres qui ont été plantés, ou encore des accidents seraient arrivés lorsque les personnes essaient de les éviter. Proposition de retirer les saillies ou les boîtes.

Logement et accessibilité

Cette thématique regroupe les commentaires relatifs à l'accès au logement à Saint-Lambert. Plusieurs citoyens sont concernés par le prix élevé des logements et le manque d'opportunité pour les classes moyennes et plus défavorisées.

Logement et accessibilité	
Participant.e	Message véhiculé
Dominique Lesage – 308, avenue du Régent	<ul style="list-style-type: none"> - Lorsque les outils d'urbanisme réfèrent au « logement social ou abordable », il faudrait plutôt utiliser le mot « et » (logement social et abordable), car les deux concepts ne sont pas égaux. - Il serait important de s'assurer que des logements à prix abordables demeurent disponibles dans la ville, car l'achat de première maison ne serait présentement plus possible pour la classe moyenne et il y aurait par conséquent une perte de mixité sociale à Saint-Lambert. - Demande si la ville a la capacité de réguler les spéculateurs fonciers et les <i>flips</i>, qui contribueraient aux hausses de prix des logements.
Manon Dubé – 131, avenue d'Alsace	<ul style="list-style-type: none"> - Proposition d'inclure les notions d'accès au logement et l'abordabilité des logements dans le concept de mixité, car la situation actuelle permettrait peu de mixité sociale dans ce sens. - Proposition d'exiger des seuils minimaux de logements sociaux.
Jean-Pierre Denault – 661, avenue Oak	<ul style="list-style-type: none"> - Appréciation pour le message précédent (de Mme Dubé) concernant la distinction entre la mixité sociale et la mixité d'usage.

Espaces verts

Cette thématique regroupe les commentaires relatifs à la catégorisation des espaces verts et les aménagements qui y sont effectués. Des citoyens aimeraient que davantage d'espaces verts soient aménagés et plusieurs favorisent une gestion plus pointue des activités qui y sont autorisées.

Espaces verts	
Participant.e	Message véhiculé
Pierre-François Chapleau – 77, boul. de l'Union	<ul style="list-style-type: none"> - Proposition de favoriser la contribution pour fin de parcs en terrain afin que les promoteurs développent davantage d'espaces verts au sein des projets. En faveur notamment d'une nouvelle coulée verte en bordure de la voie ferrée dans le secteur Saint-Charles.
Sylvie Paradis – 515, rue Crescent	<ul style="list-style-type: none"> - Proposition de zoner tous les parcs de Saint-Lambert comme la zone PA-1, afin qu'ils soient strictement sous parcs et conservations et de retirer les usages possibles dans les parcs dans les autres zones. - Demande de maintenir la coulée verte comme un parc et de retirer le lien multifonctionnel qui serait une erreur.
Louise Giroux – 676, avenue Pine	<ul style="list-style-type: none"> - Les golfs ne seraient pas des usages écologiques et leur inclusion au sein des espaces verts de la ville fausse les impressions quant aux espaces verts disponibles. - Il y aurait un manque d'espaces verts dans la ville.
Herman Champagne – 575, avenue de Dulwich	<ul style="list-style-type: none"> - Il faudrait retirer la possibilité d'aménager des rues et des sentiers dans les parcs.
Paul Gunther – 234, avenue Saint-Denis	<ul style="list-style-type: none"> - Concernant l'article 2.6.1 Parcs, espaces verts et équipements collectifs du règlement de zonage : <ul style="list-style-type: none"> o Proposition de séparer la classe d'usage « parc » en deux classes distinctes, soit une pour les espaces verts plus naturels et une pour les espaces verts aménagés. Cela permettrait d'augmenter l'écodiversité dans la ville et de ne pas dépenser de fonds à manucurer des espaces verts peu utilisés. o Les parcs récréatifs : ces parcs sont utilisés par le public pour des activités, disposent d'une infrastructure récréative et d'un aménagement pour les jeux/sports, et sont entretenus par la Ville à un niveau standard pour ces services (ex. : tonte de la pelouse, plantations saisonnières, etc.). o Parcs naturels : comme le parc Limousin, ces parcs nécessitent une intervention et un entretien limités, à l'exception d'un sentier. o Il y aurait un certain nombre d'espaces verts sous-utilisés à Saint-Lambert qui seraient bien adaptés pour être convertis en un cadre plus naturel avec des plantations de plantes et d'espèces d'arbres indigènes. Il en résulterait une augmentation de la capture du carbone pour la ville, une augmentation de la biodiversité, une amélioration de la rétention des eaux de pluie et une réduction des coûts d'entretien pour la ville (possibilité existante dans les zones : Coulée

	<p>verte, parc Lesperance, Parc Brixton, vieux Saint-Lambert, parc Dulwich, parc Grand Trunk, parc de la Voie Maritime, Parc de la Renaissance & Upper Houde, Haut-Edison, Preville, Preville-en-bas, avenue du Bearn, Préville-en-haut, parc Limousin (côté ouest)).</p>
<p>Pierre-François Chapleau – 77, boul. de l'Union</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Concernant le milieu villageois, plusieurs personnes âgées profiteraient de la rue Victoria, mais peinent à trouver des espaces ombragés l'été, rendant les îlots de fraîcheur essentiels. Proposition de remplacer les arbres actuels par des arbres à grand déploiement. - Concernant le milieu 4, il y aurait des îlots de chaleur tout le long du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier. Proposition d'évaluer la possibilité de faire un terre-plein et de planter des arbres à grand déploiement (ceci améliorerait aussi l'aspect visuel d'une entrée importante à Saint-Lambert et confirmerait la signature de Saint-Lambert comme cité-jardin). - Concernant l'ensemble des zones, il y aurait encore plusieurs propriétés qui n'auraient aucun arbre important et à grand déploiement en façade. Proposition de rendre la plantation obligatoire d'arbres à grand déploiement sur toutes les propriétés n'ayant pas actuellement d'arbre (avec des arbres fournis et plantés par la ville afin d'assurer une plantation adéquate). Pour les propriétés ayant une grande façade, plus d'un arbre devrait être planté. - Proposition de créer une nouvelle coulée verte le long des voies ferrées. Cette coulée verte devrait être reliée à la coulée verte existante et/ou au réseau cyclable et piéton. Cela pourrait devenir un projet phare pour tout Saint-Lambert.

Équipement et services collectifs

Cette thématique regroupe les commentaires relatifs à l'offre et la disponibilité des services municipaux à la fois en ce qui a trait aux infrastructures et services sportifs et de loisirs et les infrastructures d'utilités publiques. En lien avec la thématique de la densification, des citoyens soulignent déjà un manque de place pour la population actuelle.

Équipement et services collectifs	
Participant.e	Message véhiculé
Isabelle Prévost – 111, avenue de Touraine	- Par rapport à l'augmentation de la densité dans la ville, les équipements sont présentement saturés et les résidents actuels ont de la difficulté à avoir de la place auprès des services, notamment ceux de loisirs.
Manon Dubé – 131, avenue d'Alsace	- Demande plus d'informations quant à la responsabilité de la Ville relativement à l'implantation de CPE et d'écoles, notamment si la Ville peut exiger des promoteurs d'inclure des CPE dans les projets.
Sylvia Nadon – 365, avenue Notre-Dame	- Il manquerait une école secondaire publique à Saint-Lambert.
Jean-Pierre Denault – 661, avenue Oak	- L'identité lambertoise devrait inclure la volonté d'offrir des services à même la communauté, dont des garderies, des écoles, du logement abordable, etc. Il n'y a pas d'orientation claire en ce sens dans la planification du territoire.
Pierre-François Chapleau – 77, boul. de l'Union	- Concernant toutes les zones avec des RPA, proposition d'ajouter une classe limitative aux établissements de services de soins de santé à l'endroit où des RPA existent déjà afin d'empêcher leur conversion en édifices locatifs. Seuls les établissements de soins de santé devraient y être permis.

Patrimoine et qualité architecturale

Cette thématique regroupe les commentaires relatifs à la qualité architecturale des bâtiments, à la préservation de certains bâtiments et au Règlement sur les PIIA. Des citoyens demeurent concernés par l'avenir de l'hôtel de ville et du temple maçonnique. Certains citoyens demandent de développer certaines normes afin de protéger davantage le caractère du cadre bâti global, l'échelle humaine et contribuer à réduire les îlots de chaleur.

Patrimoine et qualité architecturale	
Participant.e	Message véhiculé
Édith Moranville – 460, rue Logan	<ul style="list-style-type: none"> - Questionne l'avenir des bâtiments à Saint-Lambert, autre que les 200 qui ont été inventoriés au PIIA, par exemple les maisons <i>mid-century</i>. - Les constructions récentes seraient de mauvaise qualité architecturale. Les rénovations et les démolitions récentes nuiraient au caractère patrimonial du cadre bâti. - Les amendes en cas de sanctions seraient trop peu élevées. - L'article 3.1.1 du règlement sur les PIIA aurait trop peu de portée concrète. - Demande si l'Église Anglicane est toujours récupérable et si elle sera protégée. - Demande pourquoi des réparations ne sont pas entreprises sur l'hôtel de ville dans l'attente de l'évaluation du bâtiment afin d'éviter sa détérioration.
Philippe Brunet – 941, avenue Victoria	<ul style="list-style-type: none"> - Proposition de convertir l'hôtel de ville en hôtel s'il devait être détruit, car il n'y a pas de lieu d'hébergement à Saint-Lambert, ou encore de développer un bâtiment mixte accueillant les usages hôtel de ville et hébergement ou hôtel de ville et commerce, et d'y aménager un stationnement souterrain et une terrasse sur le toit.
Paul Guenther – 234, avenue Saint-Denis	<ul style="list-style-type: none"> - En faveur de la terrasse sur le toit sur le bâtiment de l'hôtel de ville.
Harman Champagne – 595, avenue Dulwich	<ul style="list-style-type: none"> - En désaccord avec la démolition du temple maçonnique. Il pourrait être reconstruit ou converti en espaces de bureaux pour combler le manque actuel.
Patrick Vallerand – 240, rue du Jura	<ul style="list-style-type: none"> - Les nouveaux bâtiments plus hauts que les bâtiments existants devraient être construits en escaliers.
Janet Sader – 333, rue Riverside	<ul style="list-style-type: none"> - Sur le boulevard Simard, il y aurait un immeuble d'appartement désuet, il serait possible de convaincre le propriétaire de démolir pour construire un nouvel immeuble avec du logement social et une garderie au rez-de-chaussée. - La ville devrait vendre le terrain du temple maçonnique afin de construire quelques maisons de ville comme sur la rue Oak et Pine, ce qui serait rentable pour la ville. - Le bâtiment du temple ne servirait plus à rien, notamment car les acoustiques sont terribles. Proposition de rebâtir une réplique/pastiche pour en faire un centre communautaire, ce qui ferait écho à la vocation communautaire des églises à l'époque.

Sylvia Nadon – 365, avenue Notre-Dame	<ul style="list-style-type: none"> - Proposition de requalifier le temple maçonnique en centre communautaire pour accueillir des expositions artistiques et culturelles et favoriser une utilisation publique plutôt que privée de l'espace. Un tel espace culturel serait manquant à Saint-Lambert.
Paul Guenther – 234, avenue Saint-Denis	<ul style="list-style-type: none"> - Concernant l'article 3.2.5 du règlement sur les PIIA : <ul style="list-style-type: none"> o Les équipements mécaniques et le stockage des déchets à l'extérieur seraient des sujets distincts et ne devraient pas être regroupés. o Les questions relatives à l'installation et à l'emplacement des équipements mécaniques devraient être plus prescriptives et inclure notamment le type d'équipement mécanique autorisé, des écrans visuels et leur emplacement. Référence aux exigences de la Ville de Vancouver : https://vancouver.ca/files/cov/2007-005-kitchen-ventilation-systems-commercial-type-cooking-operations.pdf - Concernant l'article 3.2.9 du règlement sur les PIIA : <ul style="list-style-type: none"> o Il pourrait être utile d'ajouter l'obligation pour les cafés-terrasses de fournir leurs propres poubelles en cas de production importante de déchets (par exemple, glaces, restauration rapide, etc.). - Concernant le paragraphe 1 de l'article 5.3.1 Créer des ensembles à échelle humaine contribuant à l'image de marque de Saint-Lambert du règlement sur les PIIA : <ul style="list-style-type: none"> o Un point devrait être ajouté sur la priorité à donner à la circulation des véhicules, aux services et au stationnement à l'arrière du site afin de maintenir l'échelle humaine le long de l'avenue Saint-Denis.
Pierre-François Chapleau – 77, boul. de l'Union	<ul style="list-style-type: none"> - Proposition de favoriser l'utilisation de matériaux et de couleurs qui contribuent à la réduction des îlots de chaleur. Les couleurs pâles devraient avoir préséance. Idéalement aucune grande surface de toiture et de revêtement vertical ne devrait être noire ou de couleur trop foncée. Les couleurs foncées telles que le noir pourraient être utilisées et limitées aux couleurs d'accent sur les portes, fenêtres ou détails architecturaux seulement. - Proposition de favoriser l'utilisation de matériaux perméables dans l'aménagement des stationnements. Les stationnements en asphalte ne devraient plus être permis, car ils seraient imperméables et contribuent aux îlots de chaleur. Les pavés unis ou les revêtements de pierres devraient être de couleurs pâles.

Règlement sur les PPCMOI

Cette thématique regroupe les commentaires relatifs au règlement sur les PPCMOI.

PPCMOI	
Participant.e	Message véhiculé
Caroline Derome – 60, rue de Bretagne	<ul style="list-style-type: none"> - Considère que le Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'immeuble a le potentiel de perturber la paix sociale dans la ville puisque les citoyens s'attendent à ce que le développement se réalise selon le cadre réglementaire déjà approuvé et sans possibilité d'y déroger de manière importante. Proposition de s'en tenir aux autres règlements pour gérer l'urbanisation.

Processus

Cette thématique regroupe les commentaires relatifs au processus de consultation publique et à la date d'adoption des seconds projets de règlements. Des citoyens demandent une révision des délais et une reddition de compte sur les processus de consultation en cours.

Processus	
Participant.e	Message véhiculé
Sylvie Paradis – 515, rue Crescent	<ul style="list-style-type: none"> - La citoyenne comprend que le conseil actuel n'est pas tributaire des premiers projets de règlements d'urbanisme modifiés ni du retard accumulé quant aux délais d'adoption des règlements de concordance. - Les seconds projets de règlement seraient, pour les citoyens, lourds et difficiles à assimiler. Le délai de 2 mois fourni entre le dépôt des projets et la date visée pour leur adoption serait ainsi trop court, surtout que les résidents de Saint-Lambert sont souvent en vacances en juillet. - Demande pourquoi il n'y a pas de politique de consultation publique à Saint-Lambert. - Demande une reddition de compte sur le processus de consultation en cours. - Demande une reddition de compte sur les processus de consultation antérieurs.
Édith Moranville – 460, rue Logan	<ul style="list-style-type: none"> - Demande de reporter la date d'adoption du 4 juillet.
Martial Denis – 440, rue Upper Edison	<ul style="list-style-type: none"> - Demande quelles mesures de suivi la Ville de Saint-Lambert entend prendre pour s'assurer que les projets de construction prévus sont conformes aux critères établis par le plan d'urbanisme. - Demande comment le public pourra prendre connaissance de la révision du plan et des règlements d'urbanisme à la suite des consultations publiques. - Souligne le bon travail de l'équipe de l'urbanisme dans l'élaboration des outils et des présentations.

Programme particulier d'urbanisme du secteur Centre-ville

De manière générale, le sens de plusieurs commentaires des thématiques se retrouve dans ceux visant ce PPU. Des citoyens demandent de réviser le périmètre du PPU, de proposer des objectifs et des actions plus concrets pour résoudre les enjeux importants et de prioriser l'amélioration et la maintenance des aménagements problématiques actuels. Parmi les principaux enjeux soulevés, on mentionne le besoin d'introduire des mesures précises permettant de retrouver une vitalité économique au centre-ville, la gestion des voies de circulation problématiques et de l'offre en transport et en stationnement, la qualité du cadre bâti et des aménagements des espaces publics et des espaces verts et la gestion de la densification et de ses effets néfastes.

Programme particulier d'urbanisme du secteur Centre-ville	
Participant.e	Message véhiculé
Harman Champagne – 595, avenue Dulwich	<ul style="list-style-type: none"> - Appréciation pour le fait qu'il y a maintenant des actions attachées aux objectifs et aux orientations, car c'est plus concret pour le citoyen. Les orientations et les objectifs demeurent toutefois vagues. - Des actions claires devraient viser les parcs du village et Lorne. Du stationnement souterrain sous ces parcs géré serait une avenue pour solutionner l'enjeu du manque de stationnement au centre-ville. - Le centre-ville serait présentement en perte de vitalité : tous les commerces ferment à 16 heures et il manque gravement d'animation. Pour que les efforts de revitalisation fonctionnent, il faudrait mandater une structure qui prendrait la charge du centre-ville, encouragerait la participation des commerçants, trouverait des opportunités de financement, déterminerait une identité et une signature pour le centre-ville et organiserait des événements. - La mixité des usages résidentiel et commercial pourrait causer des problèmes de cohabitation comme les résidents pourraient se plaindre des efforts d'animation du centre-ville. - La réduction du stationnement dans le centre-ville nuirait aux commerces et à l'animation du centre-ville. Il existe des façons alternatives d'aménager des stationnements, par exemple en souterrain, notamment sous les places publiques comme il est fait en Europe. Il est également possible de confier leur gestion à des entreprises privées. - L'utilisation de la voiture ne devrait pas être opposée à l'utilisation de la bicyclette, il s'agirait de deux besoins différents d'échelles différentes qui doivent réalistiquement coexister. - Questionne le PAE, ne croit pas qu'il s'agisse d'un engagement clair et d'une action concrète.
Édith Moranville – 460, rue Logan	<ul style="list-style-type: none"> - La hauteur de 8 étages prévue pour le centre-ville ne correspondrait pas à l'esprit du centre-ville. - Pour dynamiser le centre-ville, il faudrait porter attention à la qualité architecturale, la qualité du mobilier et la qualité des aménagements. Regrette que le comité d'embellissement n'existe plus.
Paul Guenther – 234, avenue Saint-Denis	<ul style="list-style-type: none"> - Concernant l'action 1.1.6 :

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Un accès secondaire pour les véhicules et les services serait nécessaire à l'arrière du site de la zone RB-7 pour permettre l'accès au stationnement souterrain, aux déchets et aux services, notamment afin d'éviter des entrées sur les rues adjacentes. Tout développement sur la rue serait bloqué jusqu'à ce que la propriété Daviault soit vendue, car cet accès est requis à travers cette propriété. ○ Suggestion de (1) rezoner l'espace nécessaire pour créer un corridor de service, et (2) exproprier cet espace. Même si les Daviault vendent leur propriété, ce corridor ne serait pas créé par la bonne volonté de promoteurs privés, et la Ville devrait donc être propriétaire de cet élément du développement futur. Le rezonage de l'espace réduirait également le coût de toute expropriation nécessaire. <ul style="list-style-type: none"> - Concernant l'action 1.2.2 : <ul style="list-style-type: none"> ○ Il serait important que les activités commerciales ne constituent pas une nuisance pour les résidents, d'autant plus que la Ville souhaite densifier et diversifier le centre-ville. Actuellement, cet objectif n'est communiqué que pour le secteur d'activités restreintes, mais il devrait également être souligné pour le secteur d'activités intensives. Le secteur d'activités intensives est directement adjacent aux zones résidentielles, ce qui rendrait cet objectif important pour les deux types de développement commercial. - Concernant l'article 3.3.5 : <ul style="list-style-type: none"> ○ Suggestion d'exiger les écrans visuels plutôt que les encourager.
<p>Luc Tittley – 471, avenue Birch</p>	<p>Concernant l'introduction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suggestion de centrer l'introduction sur la finalité et la portée de l'outil du PPU qui fait partie du plan d'urbanisme et de retirer la description des modifications passées au périmètre du PPU. - Considérations sur le nouveau périmètre : <ul style="list-style-type: none"> ○ Le village comprend aussi une composante résidentielle importante et très visible qui contribue à en faire un milieu de vie apprécié. Afin de bien refléter cette cohabitation et la dynamique qui en résulte, le périmètre devrait être élargi de sorte à inclure certains secteurs périphériques à vocation commerciale (ex. : rue Green jusqu'à Oak) ou à forte densité résidentielle en bordure de la zone commerciale (ex. entrée de la ville sur Argyle, 80 Lorne, abords de la gare, notamment). - Suggestion de resserrer le message sur le leadership de la Ville et la nécessaire participation des acteurs du centre-ville. <p>Concernant la mise en contexte :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suggestion de changer le titre « Contexte de planification » pour « Défis d'aménagement et de développement ».

	<ul style="list-style-type: none"> - Le discours sur l'image de marque, même s'il est pertinent, ne serait pas utile dans le PPU, lequel est avant tout un outil de planification de l'occupation du territoire. Ceci dit, tous reconnaissent que le concept de « village » est au cœur de l'identité lambertoise que le PPU doit bonifier. - Suggestion d'ajouter les notions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> o Créer un ensemble de conditions favorables à la consolidation et à l'épanouissement de l'économie du pôle multifonctionnel du centre-ville... à la fois siège institutionnel, centre de commerce et de services, lieu de travail et destination d'affaires, espace d'échanges et d'animation pour la communauté, milieu de vie convivial et animé pour ses résidents. o Harmoniser le cadre bâti issu de diverses époques, donc hétéroclite par l'âge, l'état, le style architectural, la volumétrie, l'esthétique, la typologie, etc. o Maintenir et renforcer la personnalité et le caractère convivial du « village », l'attrait de ses espaces publics et la viabilité des éléments clés de son patrimoine bâti. o Actualiser l'aménagement du domaine public afin de bonifier l'expérience, le confort et la sécurité du séjour de tous les usagers. o Optimiser les conditions d'accès et de stationnement, favoriser la mise en place de mesures et de pratiques responsables de mobilité durable, d'accès universel et d'amélioration de la qualité de l'environnement. o Créer des conditions favorables à la réalisation du potentiel immobilier des abords de la gare CN/EXO dans le respect des contraintes liées à la voie ferrée. o Stimuler et encadrer la mise en valeur des parcelles sous-utilisées ou réhabiliter du territoire en favorisant l'émergence d'ensembles immobiliers de qualité, novateurs et à vocation mixte. <p>Concernant les orientations, objectifs et mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suggestion de dégager les orientations de la vision et de préciser les objectifs. - Objectif 1.1 : Suggestion que l'énoncé des actions réfère à la nécessité d'un PAE pour certaines parcelles stratégiques ou l'ouverture à un PPCMOI. - Action 1.1.2 : <ul style="list-style-type: none"> o Réserves sérieuses à l'égard de la requalification de la zone d'ateliers de la rue Saint-Denis à des fins à dominante résidentielle. Les enjeux de sécurité liés à la proximité de la voie ferrée qui préoccupent tant dans le secteur Saint-Charles seraient augmentés ici en raison de l'élévation de la voie et de la faible profondeur d'une grande partie de la zone RB-7. Également, la disparition de la zone d'atelier existante va à l'encontre de l'histoire du lieu et serait une perte en matière d'offre de services urbains et d'espaces de travail à faible loyer. o Suggestion de réserver cette zone à des usages de type commerce (ex : CA, CB-3, 4 et 6, CD, CE, etc.). L'argumentaire devrait appuyer l'intérêt de faire de cette zone une
--	--

	<p>destination de points de service en voie de disparition et d'emplois accessibles par transport en commun.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Il ne faudrait pas perdre de vue que la rue Saint-Denis fait partie, avec Prince-Arthur, d'un tandem critique dans l'accès au centre-ville depuis l'ouest. Ce rôle suggérerait d'éventuels travaux d'aménagement de la rue Saint-Denis, notamment pour sécuriser la piste cyclable. ○ Si la consolidation des propriétés est véritablement engagée, on devrait considérer un programme de développement axé sur des fonctions autres que résidentielles. ○ Suggestion d'ajouter une action visant l'élaboration d'un plan directeur actualisé des espaces publics du centre-ville dans le but d'y intégrer une place publique polyvalente, notamment. ○ L'absence d'orientations concrètes en matière de mobilité dans le PU serait une lacune importante. En effet, la réflexion sur la mobilité serait indissociable de la planification urbaine et vice versa. Dans les circonstances, le sujet devrait être abordé sous l'objectif 3.4. <ul style="list-style-type: none"> - Action 1.2.3 : La notion de contingentement devrait être précisée, son champ d'application aussi. - Action 1.2.4 : Idem pour les usages conditionnels - Objectif 1.3 : Suggestion de mentionner nommément les équipements structurants comme l'hôtel de ville, le Centre multifonctionnel, la Maison des aînés, la bibliothèque, etc. - Action 1.3.2 : Suggestion de l'inclure dans l'objectif 1.2 - Action 1.3.3 : Suggestion d'ajouter une action visant l'élaboration d'un plan directeur actualisé des espaces publics du centre-ville dans le but d'y intégrer une place publique polyvalente, notamment. - Action 1.4.1 : <ul style="list-style-type: none"> ○ Au-delà des dispositions réglementaires, il serait souhaitable de prévoir un mécanisme d'idéation destiné à susciter des idées nouvelles, à attirer l'attention de promoteurs éventuels et à sensibiliser les citoyens aux enjeux et opportunités de ces terrains. L'acceptabilité sociale de tout projet immobilier au centre-ville est un enjeu majeur pour l'ensemble des citoyens et non seulement pour ceux des environs immédiats. En effet, la mise en valeur de ces parcelles aura un impact déterminant sur la qualité de vie, mais aussi sur la réputation, l'image urbaine et la viabilité du centre-ville. ○ Dans le cas des parcelles de propriété municipale, un choix de mode de disposition ou de partenariat de développement serait nécessaire. Un devis d'appel de propositions de développement serait nécessaire, avec ou sans concours d'architecture. L'<i>input</i> de ressources professionnelles ayant une expérience pertinente et avérée dans ce domaine serait essentiel. - Action 1.4.2 : Suggestion d'être plus précis en ciblant l'avenir de l'hôtel de ville, du Centre multifonctionnel, de la Maison Desaulniers et du stationnement Notre-Dame. Cette réflexion devrait être menée de façon intégrée et non à la pièce.
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> - Objectif 1.5 : Suggestion d'intégrer à l'objectif 1.2 ou à l'orientation 2 et formulé sous la forme d'un appui stratégique de la Ville aux initiatives de la communauté d'affaires. - Orientation 2 : L'orientation 2 met l'accent, à juste titre, sur le cadre bâti de la rue commerciale. L'unité d'image n'existerait pas, malheureusement. Stimuler les investissements serait un moyen et non une orientation. - Objectif 2.1 : Questionne la formulation harmonisation vs respect de l'hétérogénéité (contradiction) - Action 2.1.3 : Suggestion de déplacer le texte de 2.3.2 - Objectif 2.3 : Suggestion de fusionner avec l'objectif 2.2 - Objectif 2.3 : Suggestion de déplacer sous l'orientation 1, car il aurait une portée plus large que la zone commerciale. - Action 3.1.1 : Le traitement des portes d'entrée devrait être placé plus loin dans la liste des actions. Elles ne seraient pas un enjeu d'aménagement prioritaire, il apparaît plus urgent de refaire la chaussée de la rue Prince-Arthur que d'y installer un quelconque monument. Quand les investissements prioritaires auront été réalisés, on pourrait envisager un geste inspiré pour marquer les divers points d'entrée. - Action 3.1.2 : Suggestion de préciser l'action (parle-t-on de rénovations des façades sur la rue Victoria, dans l'ensemble du centre-ville ou aux portes d'entrées? S'agit-il de règles particulières propres aux bâtiments situés aux portes d'entrée?) Pour être efficace, ce type d'action devrait inclure un programme d'accompagnement et un incitatif financier. - Action 3.1.4 : <ul style="list-style-type: none"> o Une signature distinctive serait une idée séduisante à la condition qu'on accepte d'y consacrer un budget adéquat pour sa réalisation et son entretien. Voir le Quartier international, un exemple de signature de qualité mondiale dont l'entretien a été dramatiquement négligé par l'administration. o Suggestion de fusionner 3.1.2, 3.1.3, 3.1.4 et 3.1.5 en mettant l'accent sur la nécessité d'un plan directeur, de normes de design et de modèles de référence. Ce guide de gestion du centre-ville servirait de guide aux achats de matériel et à l'encadrement des travaux d'aménagement du domaine public dans le secteur central. - Action 3.2.1 : Suggestion de l'intégrer à la démarche à l'étape de l'analyse des besoins et de la formulation des intentions d'aménagement. - Objectif 3.3 et 3.4 : Une offre de stationnement adéquate en nombre et en qualité serait essentielle à la viabilité des commerces du centre-ville. Ce sujet mériterait un examen sérieux et multidisciplinaire, idéalement dans le cadre du Plan de mobilité durable. - Orientation 4 : Suggestion de remplacer l'orientation pour « Soutenir concrètement les initiatives communautaires visant la promotion, l'embellissement et l'animation du centre-ville » et d'inclure les notions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> o Les programmes de mise en marché initiés par la communauté d'affaires; o Les activités d'animation culturelle susceptibles d'accroître l'attrait de Saint-Lambert auprès de la clientèle touristique;
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Les initiatives de sensibilisation axées sur l'alimentation responsable, l'agriculture urbaine, la mise en valeur du patrimoine bâti et la protection de l'environnement. <p>Concernant le concept d'organisation spatiale :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Commentaires, notamment en lien avec les suggestions précédentes : <ul style="list-style-type: none"> ○ 2.2.2 Suggestion de réviser si l'objection formulée plus haut est retenue ○ 2.2.3 Le discours mériterait d'être plus concret ○ 2.2.4 Suggestion d'ajouter les voies d'entrée Prince-Arthur, Argyle et Notre-Dame, et les collectrices locales comme Green; mentionner la nécessité d'insérer un réseau cyclable sécuritaire et de sécuriser les corridors scolaires et aborder l'importance de la qualité de l'expérience piétonne. <p>Concernant la gestion de l'occupation du sol</p> <ul style="list-style-type: none"> - Commentaires et questionnement additionnels concernant les zones MI-7, MI-8 et MI-9 : <ul style="list-style-type: none"> ○ Pourquoi autoriser des habitations trifamiliales dans MI-7? ○ Le but étant de densifier ces parcelles, pourquoi ne pas imposer un nombre minimal de 3 étages dans chacune de ces zones? ○ Ces parcelles stratégiques ne devraient-elles pas accueillir des projets intégrés et faire l'objet d'un PAE? ○ Dans MI-9, un maximum de 6 étages serait plus facile à faire accepter par le voisinage que 8. ○ La hauteur maximale de 22 mètres, soit 2,75 mètres en moyenne par étage, est insuffisante pour un édifice à bureaux de qualité.
Anne-Marie Delmas – 54, rue du Prince-Arthur	<ul style="list-style-type: none"> - Suggestion d'inclure les immeubles résidentiels sur Prince-Arthur et Saint-Denis dans la zone multifonctionnelle à vocation résidentielle plutôt que dans la zone à multifonctionnelle à vocation commerciale pour respecter le caractère actuel du secteur.

Programme particulier d'urbanisme du secteur Saint-Charles

De manière générale, le sens de plusieurs commentaires des thématiques se retrouve dans ceux visant ce PPU. Tel qu'il est également reflété dans les commentaires recueillis quant à la densification et au PPU du secteur Centre-ville, plusieurs personnes remettent en question la décision de l'agglomération d'imposer la densification de l'usage résidentiel le long du chemin de fer, notamment pour des raisons de sécurité publique. Pour ces mêmes raisons, des citoyens sont en désaccord avec la possibilité d'empiètement dans les distances prescrites avec la voie ferrée bien que ces assouplissements soient prévus au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil. Quant à lui, le promoteur soulève que sans une augmentation de l'empiètement permis, il serait impossible d'atteindre les densités requises. De plus, des citoyens demandent plus de précisions quant aux moyens qui seront déployés pour gérer l'augmentation de la circulation dans le secteur Saint-Charles, car il s'agirait d'un enjeu déjà problématique. Des citoyens encouragent la Ville à prendre en charge les négociations avec le CN pour accélérer l'aménagement de liens actifs vers le secteur adjacent au sud et pour acquérir le lot au 745 Saint-Charles. Parmi les autres principaux enjeux soulevés, on mentionne l'importance de gérer les aspects financiers des projets et les négociations avec les promoteurs de manière plus précise et d'exiger des stratégies concrètes d'aménagement durable.

Programme particulier d'urbanisme du secteur Saint-Charles	
Participant.e	Message véhiculé
Christian Viau – 306, avenue Walnut	<ul style="list-style-type: none"> - Le parc Saint-Charles accueille présentement un terrain de baseball et de balle molle qui est utilisé par plus de 100 usagers. Au bénéfice des utilisateurs, il serait important que le conseil s'engage à maintenir le terrain et cette vocation dans le parc, ou, du moins, à fournir un autre terrain s'ils ne sont pas maintenus au parc Saint-Charles.
Serge Gracovetsky – 209, rue du Dauphiné	<ul style="list-style-type: none"> - Il faudrait des données pour supporter les actions qui sont proposées dans les outils d'urbanisme. - La réduction de la distance séparatrice entre une construction et le chemin de fer à 15 mètres serait une erreur pour des enjeux de sécurité publique et de nuisance. Cette erreur aurait déjà été commise ailleurs au Québec et dans le développement du projet Trigone et aurait produit des résultats dangereux.
Hugues Létourneau – 345, rue Green	<ul style="list-style-type: none"> - Demande pourquoi la nomenclature « passerelle » a été retirée de la version révisée (reliant le secteur au sud du chemin de fer). - Il faudrait réaliser ces liens dans les meilleurs délais, car le secteur au sud du chemin de fer est enclavé ce qui force les gens à prendre leur auto et ne favorise pas la mobilité durable. - Il faudrait accorder une grande importance à la sécurité des enfants dans l'aménagement de ces liens, surtout s'il s'agit d'un passage à niveau.
Jean-Pierre Denault – 661, avenue Oak	<ul style="list-style-type: none"> - En ce qui concerne les négociations avec le CN, il faudrait que la Ville affirme qu'un lien actif est nécessaire pour traverser le chemin de fer, qu'elle prenne en charge les négociations et qu'elle entreprenne les démarches dès maintenant. Ce ne sont pas les promoteurs qui pourraient entreprendre ce rôle.

<p>Martial Denis – 440, rue Upper Edison</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Demande plus de précisions quant au type et à l'aménagement de liens qui seront ajoutés pour faire face à l'augmentation du débit de circulation automobile et en assurer la fluidité. - Demande plus de précisions quant l'atténuation des nuisances générer par la circulation automobile dans le secteur Saint-Charles. - Demande plus de précisions quant aux possibilités d'entrevoir à moyen terme la réalisation d'un projet de requalification de certains espaces industriels dans le secteur Saint-Charles. - Demande plus de précisions quant à la densité de 75 logements par hectare et le nombre approximatif de nouveaux logements construits et sur quelle superficie totale.
<p>Jean-Claude Champagne – 651, avenue Oak</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Le PPU Saint Charles présente une vision intéressante de l'aménagement du secteur en zone principalement résidentielle dotée d'une certaine mixité d'usage. Au nord des voies ferrées, dans les zones MI10 à MI13, les volumétries permises auraient été adaptées à une échelle plus compatible avec l'environnement existant de 2-3 étages et plus cohérentes avec le désir des citoyens habitant déjà ce secteur. - Toutefois, la réglementation proposée manquerait de fermeté et de précision dans la mise en œuvre des moyens et la prescription des exigences et paramètres d'exécution des projets pour atteindre les objectifs de la Ville. - La présence du terrain du CN entre les zones MI10 et MI11 : <ul style="list-style-type: none"> o La présence du terrain du CN (745 Saint-Charles) au centre de l'ensemble empêcherait la fluidité des fonctions et constituerait une contrainte importante d'aménagement en plus d'être une nuisance permanente (24/7) pour les futures résidences. Le document sur le PPU fait état d'un rappel historique des activités ferroviaires du secteur. Cette vision ne serait pas pertinente pour les citoyens puisqu'il s'agit d'un hangar, de deux réservoirs extérieurs de diesel et de mazout et d'un terrain jonché de débris et de déchets à ciel ouvert. À l'origine ce terrain donnait accès aux voies ferrées de desserte situées sur la coulée verte et dans le parc du golf. Ces voies ont disparu depuis plus de 20 ans et ont donné lieu à des parcs. (Parc du Golf et coulée verte) o La ville devrait avoir le courage de ses ambitions pour le secteur et agir promptement pour éliminer cet irritant majeur. Le plan de mise en œuvre laisse cet enjeu aux promoteurs ce qui serait une erreur. Le CN s'est d'ailleurs départi de plusieurs terrains dans ce secteur depuis 2007 (terrain de stationnement de la gare de l'AMT (lot 3756587), la coulée verte en 2009, le terrain du 791 Saint-Charles). Proposition que la ville entreprenne immédiatement des négociations avec le CN pour acquérir ce terrain. Les équipements qui s'y trouvent pourraient être relocalisés sur les terrains du CN situés en bordure est de la rue Saint-

	<p>Georges où le CN dispose de vastes étendues de terrain en bordure des voies ferrées.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Les négociations devraient aussi prévoir des installations de passage du chemin de fer prévues entre les quartiers Saint-Charles et Haut-Saint-Lambert. Questionne la pertinence des passages à niveau sur une emprise de 4 voies de chemin de fer à cause des dangers qu'ils représentent pour les usagers. Propose un passage en tunnel ou une passerelle aérienne. <p>- Bande de protection de 30 mètres en bordure des voies ferrées :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Malgré la marge de 30 mètres montrée au plan, le danger subsisterait pour les riverains en cas de sinistre. La ville devrait considérer avec sérieux les risques de sinistre associés à la présence de 4 voies principales de chemin de fer du CN. Le guide propose des mesures d'atténuation standards pour de nouveaux aménagements résidentiels à proximité d'une ligne principale : Un éloignement des bâtiments à 30m de la ligne de lot du chemin de fer et un talus de terre de 2,5 m surmonté d'une barrière acoustique. ○ La réglementation proposée à l'article 10.4.1 et à l'annexe 2 – grille des usages et normes du règlement de zonage 2023-215 fait état d'une bande de protection de 30 mètres, mais permet un empiètement jusqu'à 20% de l'implantation à condition de respecter une marge minimale de 15 m. Cet allègement serait à proscrire. ○ La ville a déjà permis à Trigone d'implanter ses bâtiments à l'intérieur des 30 mètres réglementaires avec très peu de protection ce qui constituerait une faute et une négligence très grave qui compromet la sécurité des citoyens qui habitent dans ces tours. ○ Proposition que la ville devrait municipaliser cette bande de protection, la traiter comme un parc et prévoir la construction d'un talus végétalisé (conifères) de 3 mètres surmonté par un mur de béton de 2 mètres comme celui de la rue Upper Edison du Haut-Saint Lambert (voir zone PA27). ○ L'exemple de la protection mise en place chez Loggia (gabion en acier et roches surmonté d'une clôture en acier) en plus d'être inesthétique à l'entrée de la ville serait peu efficace en cas d'incendie. La création de ce parc linéaire public pourrait être financée à même les taxes de lotissement qui seront perçues lors de la subdivision des lots existants pour permettre la construction des nouvelles résidences. <p>- L'approche attentiste et « laisser venir » de la Ville envers les propositions des promoteurs ne serait pas une stratégie appropriée et serait génératrice de problèmes pour le futur :</p>
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Traditionnellement la Ville serait mal préparée et mal équipée pour négocier avec les promoteurs et les professionnels expérimentés à leur service (Trigone, Loggia et le PPU Tiffin en serait des exemples). ○ Avec respect pour les fonctionnaires des services municipaux, la Ville accuserait un déficit de connaissance et d'expérience en gestion de grands projets et dans la négociation d'entente de développement avec les promoteurs. Ceci impliquerait la nécessité d'enchâsser des exigences précises dans la réglementation. Le manque d'exigences spécifiques et précises dans la documentation quant à tous les exigences, normes et besoins de la ville et de ses citoyens serait un handicap à la conclusion d'ententes efficaces et favorables à la Ville. ○ Il serait anormal que l'on spécifie 6 couleurs pour des fenêtres et portes dans le règlement (on se préparerait un milieu de vie assez monotone et beige et pourquoi ne pas prévoir le noir qui est actuellement très prisé?) alors que tous les principes-cadres d'aménagement souhaités par la Ville pour le PPU Saint Charles ne sont pas codifiés. Demande, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Quels sont les points d'entrée des véhicules souhaités par la ville dans le secteur – (vis-à-vis rues Mercille, Birch ou Saint-Charles?) Le travail a été fait pour les modes de transport actif sur le plan concept de mobilité (page 21), mais l'information sur la mobilité des véhicules serait absente et ce serait un enjeu crucial dans tout le secteur. ▪ Quelles sont les spécifications sur la prolongation de la trame urbaine du secteur et quelles rues devraient être prolongées? (Mercille, Birch ou Saint-Charles ou autre?) ▪ Est-ce que la municipalisation des rues est prévue ou les futures rues de dessertes seront privées? <ul style="list-style-type: none"> • La présence de rues « privées » qui éventuellement et inévitablement deviennent publiques dans le futur serait un modèle qui présente des problèmes et des coûts pour la ville dans le futur. L'expérience de plusieurs municipalités à ce sujet le démontrerait. Cette pratique serait à proscrire. Par ailleurs des installations de génie civil seraient à prévoir pour des ouvrages de rétention des eaux de surface, car les réseaux en aval sont déjà à capacité. Les normes d'aménagement des rues devraient être spécifiées de façon explicite (2 ou 1 trottoir ou bande riveraine, éclairage, largeur des emprises, plantation, etc.). • Le financement des rues publiques et services devrait être fait par la voie de taxes d'amélioration locale. La réalisation par le
--	---

	<p>privé serait possible, mais devrait être encadrée techniquement pour assurer la qualité des infrastructures (contrôle de qualité et surveillance en résidence par une firme de génie indépendante).</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Quels sont les critères d'aménagement et d'enfouissement des services et utilités publiques? <ul style="list-style-type: none"> • Par exemple, la présence de monuments sur socle et de points de distribution des services serait-elle permise et quelles sont les normes applicables? La ville devrait intervenir par voie de règlement pour tout le territoire auprès des entreprises publiques et privées d'utilités (électricité, gaz, téléphonie, câblage et autres). La situation serait « bordélique » dans plusieurs secteurs de la ville. On installerait n'importe quoi dans l'emprise publique et dans les réseaux aériens. La ville semblerait impuissante à assurer l'harmonie. ▪ Limites précises Zones de 2 étages et de 3 étages : <ul style="list-style-type: none"> • Bien que l'intention d'implanter des édifices de 2 étages dans la zone M10 près de la rue Mercier et dans M11 sur la rue Saint-Charles soit présentée, les schémas du PPU et les tableaux de grille des usages et normes de l'annexe 2 du règlement de zonage 2023-215 ne préciseraient pas la proportion d'édifices à 2 étages à respecter (5%, 10%, 25%, ?) et la zone précise de leur implantation. Il serait de préciser le pourcentage et de définir clairement la zone d'implantation sur un plan pour assurer l'effet de graduation recherché. ▪ Les phrases comme « Inciter les promoteurs à ... » dans les orientations et le plan d'action ne garantiraient pas l'atteinte des objectifs. Il y a lieu d'exiger plutôt que de suggérer. ▪ Exigences concernant la parfaite réalisation des engagements (caution ou garantie d'exécution) : <ul style="list-style-type: none"> • Afin de garantir l'exécution des obligations des promoteurs, il y a lieu d'exiger une sureté valable durant toute la durée des conventions de développement. La pérennité des entreprises de développement immobilier représente un risque qu'il faut pallier. Par exemple une caution aurait pu pallier les manquements de Trigone à réaliser ses obligations place la ville et ceci aurait permis d'éviter les problèmes actuels. Cette disposition existe dans le RÈGLEMENT CONCERNANT LES ENTENTES RELATIVES
--	--

	<p>AUX TRAVAUX MUNICIPAUX 2023-222 et devrait être appliquée aux ententes avec les promoteurs.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Les études d'impact par des firmes mandatées par le promoteur devraient être vérifiées par des experts mandatés par la ville (circulation, ensoleillement et effets éoliens) : <ul style="list-style-type: none"> • Dans la mesure où les études sont effectuées par les professionnels mandatés par les promoteurs, des experts indépendants devraient les vérifier et conseiller la Ville sur leur acceptabilité (erreur commise à Trigone). <p>- Usages non prévus à la réglementation pour le secteur M10, M11 et M13 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Avec l'avènement de plusieurs centaines d'unités de logement dans le secteur M10 à M13 et il serait prévisible que des services de garderie soit nécessaires. Ceci n'est pas permis dans la grille des usages. Cet usage devrait être ajouté à la grille de l'annexe 2 du règlement de zonage afin de soutenir les fonctions résidentielles et mixtes prévues pour le secteur. ○ La Ville devrait permettre à des gens de revenus plus modestes de vivre dans notre communauté. La possibilité d'un minimum de logements sociaux serait à prévoir dans le secteur Saint-Charles. Cet usage devrait être prévu et codifié dans cette zone. Suggestion de prévoir un minimum de 5% de logements sociaux, soit 12 unités pour la zone M10 de 231 logements. <p>- La nécessité de mesures transitoires en urbanisme pour la période de planification et de réalisation des travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Le règlement devrait prévoir des mesures particulières concernant les usages industriels de la zone M10 durant le développement du projet. Par exemple, la fonction d'entrepôt sur le lot 2116389 (RONA) devrait être interdite de même que toute autre activité industrielle. La clôture de la ville installée il y a 25 ans à la demande des citoyens devrait être réinstallée sur Mercier pour agir comme écran à ces usages non compatibles avec le voisinage résidentiel. ○ Le secteur sur Oak près de Mercier aurait subi des inconvénients réguliers reliés à une gestion inadéquate des impacts des travaux de construction par la Ville pendant 9 années consécutives de 2010 à 2018 (Construction du CDL, rénovation de l'aréna, réaménagement du parc Lespérance et réfection de la rue Saint-Charles). Le redéveloppement du secteur Saint-Charles avec un potentiel de plusieurs centaines de résidences et les infrastructures afférentes constituent un chantier de plus de 100 M\$ qui durera plus de 5 ans. ○ La ville devrait prévoir un programme spécifique de protection de l'environnement et de contrôle des nuisances pour les secteurs en développement. Il devrait être
--	--

	<p>prévu dans la réglementation (secteur enclavé par une clôture opaque, points d'accès formalisés, trajets de circulation lourde, mesures contre le bruit, la poussière, lumière, etc.).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Où sont les résultats des études financières qui sous-tendent le PPU Saint-Charles? : <ul style="list-style-type: none"> o La ville serait déjà dans une situation financière difficile ce ne serait pas le temps d'ajouter à son fardeau. Elle n'aurait pas les moyens de payer même en partie pour les placettes, le parc linéaire, l'enfouissement des fils électriques sur Saint-Charles, la bande écologique et les acquisitions de terrains proposés. Penser que le CN pourrait être mis à contribution pour construire une passerelle piétonnière au-dessus de la voie ferrée relève de l'illusion. o Le contexte fiscal de notre ville est très particulier. Nous assumons 100% des coûts et bénéficions de seulement que de 50% des revenus! Ceci est un facteur déterminant de la faisabilité du plan. o Où est l'étude financière du scénario proposé par le PPU? Il y a lieu de diffuser cette information aux citoyens et ce ne serait pas un exercice très difficile à faire. - Autres sujets généraux : <ul style="list-style-type: none"> o Certification environnementale des nouveaux bâtiments (LEED) <ul style="list-style-type: none"> ▪ La manifestation la plus évidente d'une préoccupation environnementale pour les nouveaux bâtiments serait l'exigence de l'accréditation par un organisme certifiant comme LEED (Leadership in Energy and Environmental Design). La Ville devrait exiger au moins l'accréditation au niveau de base pour tous les nouveaux bâtiments construits sur son territoire. Cette mesure serait simple et facile à implanter et dénoterait notre sérieux envers les enjeux environnementaux. o Disposition des rebuts de construction <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'industrie de la construction est parmi les industries qui génèrent le plus de déchets et de rebuts. Saint-Lambert est la ville des conteneurs à déchets de construction, il y en a partout! Les propriétaires et entrepreneurs jettent pêle-mêle les déchets qui se retrouvent souvent aux sites d'enfouissement. Peu de recyclage et/ou de récupération sont effectués. La ville devrait exiger une ségrégation des rebuts de construction selon leur nature et la disposition dans des sites gérés de façon responsables comme les écocentres. Une preuve de disposition responsable devrait être exigée. o Fonds de redevances
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'impact sur les infrastructures, services municipaux, communautaires et sociaux est un aspect non négligeable des conséquences de l'ajout d'unités d'habitation et les modifications au territoire. ▪ Le « Fonds de redevances de financement de tout ou partie des dépenses liées à l'ajout, l'agrandissement ou la modification d'infrastructures ou d'équipements municipaux requis pour assurer la prestation accrue de services municipaux (Fonds de redevances) » est une excellente initiative. ▪ Le montant de la contribution fixée à 4050\$ par logement est basé sur un potentiel d'augmentation de 1116 logements sur 11 727 logements de la ville. Ce montant serait peu élevé pour les grands ensembles. Par exemple pour le secteur MI10 avec un potentiel de 231 logements la somme de 935,000\$ serait nettement insuffisante pour couvrir les frais d'études, d'ingénierie et de réalisation des changements aux infrastructures existantes et autres impacts. ▪ Suggestion que le montant de 4050\$ soit le minimum qui peut être facturé, mais que selon une étude de la ville des impacts potentiels réels la ville puisse exiger davantage pour les projets majeurs qui occasionnent des dépenses d'impact et d'immobilisation plus lourdes. <p>- Souligne le manque d'implication des administrations précédentes dans le développement du SAD de Longueuil :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ La question des densités près de la gare serait un enjeu qui repose sur de fausses prémisses. La réalité des activités ferroviaires dans notre ville relève davantage de la protection contre l'impact des opérations de transport de marchandises que de la mobilité des personnes ou de la création d'un TOD! L'obligation de densifier près de la voie ferrée serait mal fondée et implique des mesures et dépenses qui auraient pu être mieux gérées selon d'autres scénarios. ○ Par ailleurs la question des pénétrations de circulation provenant de l'extérieur de la ville vers des destinations comme la gare, la route 132 et/ou le pont Victoria n'aurait pas reçu de traitement approprié de la part du SAD. Ceci nous laisse avec des enjeux majeurs de circulation à travers le secteur Saint-Charles et ailleurs dans les rues du vieux Saint-Lambert. Ceci aurait dû être résolu avec la collaboration de l'agglomération.
Pur Immobilia	<p>- Calcul de la densité résidentielle :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Conformément à l'article 4.5.7 du projet de règlement de zonage, la densité résidentielle nette est calculée pour l'ensemble d'un projet. Toutefois, si un projet

	<p>est réalisé en plus d'une phase, chaque phase nécessitant un permis de construction doit respecter la densité résidentielle nette prescrite.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Les sites de Dare et Coupal ont un potentiel minimal de développement supérieur à 200 unités chacun conformément au seuil de densité prescrit à la réglementation (75 log./ha min). Toutefois, cet important volume d'unité de logement fait en sorte que chacun des deux sites se développera en plusieurs phases successives. Par ailleurs, la diversité de typologies résidentielles qu'ils regrouperont fait en sorte que ce seuil ne pourra être atteint à chacune des phases. ○ À titre d'exemple, Pur Immobilia envisage de ne construire que des maisons de ville dans l'espace compris entre la rue Mercier et la nouvelle rue partagée. Cet espace de 9 685 m² pourrait regrouper 37 habitations unifamiliales contiguës, soit 38 log./ha net. En contrepartie, Pur Immobilia serait en mesure de développer environ 215 unités de logement sur le reste du site de sorte qu'au global, la densité résidentielle nette du site Coupal serait de 75 log./ha (252 log./3,35 ha). La même logique s'applique sur le site Dare où les bifamiliaux contigus en frontage de la rue Saint-Charles, qui seront vraisemblablement construits en première phase, n'atteindront pas une densité de 75 log./ha alors que pris globalement, le développement du site Dare est en mesure de se conformer au seuil de densité prescrit. ○ Pur Immobilia souhaite donc que l'article 4.5.7 du règlement de zonage soit revu de manière à ce qu'un plan d'ensemble approuvé et conforme au seuil de densité de 75 log./ha puisse recevoir un permis de construction par phase sans que chacune des phases atteigne nécessairement le seuil de densité prescrit. <p>- Empiètement dans la marge de l'emprise ferroviaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Une note inscrite à la grille des zones MI-10 et MI-11 stipule que nonobstant l'article 10.4.1, la construction d'un bâtiment principal, notamment destiné à usage résidentiel, peut empiéter dans la distance séparatrice de 30 m d'une voie ferrée jusqu'à concurrence de 20 % de son implantation au sol sans jamais être située à moins de 15 m de l'emprise ferroviaire. ○ Tel qu'illustré aux plans ci-joints, on ne peut atteindre le seuil de densité de 75 log./ha sans empiéter dans la marge de 30 m. Toutefois, il est possible de maintenir une distance séparatrice de 15,0 m par rapport à l'emprise ferroviaire, mais le pourcentage d'implantation du bâtiment qui empiète dans la marge de 30 m excède les 20 % maximum prescrits. Dans le cas du site Dare, les rangées de bâtiments juxtaposées seront des multifamiliaux construits en partie 3 du CNB – CCQ et non en partie 9 correspondant aux petits bâtiments (ex. bifamiliaux et
--	--

	<p>multiplex). Or, plusieurs de ces bâtiments multifamiliaux empiètent jusqu'à 24 % dans la marge de 30 m. La situation dans le cas du site Coupal est encore pire où les empiètements des multifamiliaux à proximité de la voie ferrée empiètent de 23 à 49 % dans la marge de 30 m.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ La Ville de Saint-Lambert a limité les empiètements à 20 % de la superficie d'implantation des bâtiments alors qu'au schéma de l'Agglomération de Longueuil, les empiètements dans la marge séparatrice de 30 m d'une voie ferrée sont établis à 50 % de la superficie d'implantation d'un bâtiment. ○ Pur Immobilia souhaite donc que la note 4 de la grille MI-10 soit modifiée afin de permettre un empiètement de la superficie d'implantation d'un bâtiment à l'intérieur de la distance séparatrice de 30 m de l'emprise ferroviaire jusqu'à concurrence de 50 % et que la note 5 de la grille MI-11 soit aussi modifiée pour que ce pourcentage soit de 25 %. <ul style="list-style-type: none"> - Ratios de stationnement : <ul style="list-style-type: none"> ○ Les ratios de stationnement pour les sites Dare et Coupal ont respectivement été établis à un maximum de 1,2 case/log. et à 0,75 case/logement. ○ Pur Immobilia a déjà exprimé son profond inconfort avec ces ratios qu'il juge inappropriés pour répondre aux besoins de leur clientèle visée. Ces ratios s'appliquent sans tenir compte de la typologie résidentielle. Il est clair que le taux de possession d'un véhicule de l'occupant d'un petit logement dans un bâtiment multifamilial est plus faible que celui d'une famille habitant dans une maison en rangée. Pur Immobilia compte construire tant sur le site Dare que le site Coupal des produits résidentiels diversifiés s'adressant à des personnes seules, des couples et des familles. Le ratio de stationnement maximum devrait donc être modulé en fonction des besoins des clientèles ciblées pour les différentes typologies résidentielles. ○ Pur Immobilia souhaite donc que la note 4 de la grille MI-10 soit modifiée de manière à ce que le ratio de stationnement maximum soit établi à 1,5 case pour les unités de logement de la classe d'usages A du groupe Habitation et à 1,0 case pour les unités de logement des autres classes du groupe Habitation. La note 5 de la grille MI-11 devrait être modifiée pour accroître le nombre de cases maximum par unité de logement à 1,5 case en raison de la clientèle familiale visée par les typologies résidentielles que souhaite construire Pur Immobilia sur le site Dare. - Les démarches entreprises par Pur Immobilia afin d'acquérir trois petites parties de terrain appartenant au CN pourraient être conclues dans les prochains mois.
--	---

Programme particulier d'urbanisme du secteur Sir Wilfrid Laurier

Concernant le PPU Sir Wilfrid Laurier, certaines personnes remettent en question la vision du redéveloppement.

Programme particulier d'urbanisme du secteur Sir Wilfrid Laurier	
Participant.e	Message véhiculé
Pierre-François Chapleau – 77, boul. de l'Union	<ul style="list-style-type: none">- Suggestion de subdiviser ce secteur en plusieurs zones et d'y permettre: des bâtiments de 6-7 étages avec retrait après le 4^e étage, des commerces au rez-de-chaussée et 4 étages le long de l'artère Victoria et d'y créer un nouveau parc et espace public. Le nombre d'étages devrait décroître vers le cadre bâti établi sur les rues Queen, Rivermere et Rothsey.

Zone CA-2 - Riverside

Les commentaires visant la zone CA-2 ont principalement trait à l'autorisation des « commerces exploitant l'érotisme ».

Zone CA-2 - Riverside	
Participant.e	Message véhiculé
Pierre-François Chapleau – 77 Union	<ul style="list-style-type: none"> - Malgré qu'il comprenne qu'un usage ne peut être complètement interdit sur le territoire, l'autorisation de « commerces exploitant l'érotisme » dans la zone CA-2 ne serait pas adéquate, car il s'agit d'une entrée de ville. Proposition d'autoriser cet usage dans une zone qui ne favorise pas l'implantation d'un tel usage. - Suggestion d'augmenter la hauteur permise dans la zone à 5-6 étages afin de favoriser son redéveloppement.
Jean-Guy Plante – 336 Hickson	<ul style="list-style-type: none"> - En désaccord avec l'autorisation des « commerces exploitant l'érotisme » sur la rue Riverside entre le boulevard Wilfrid-Laurier et Edison.
Justine Landreville – 50 avenue Edison	<ul style="list-style-type: none"> - Demande plus de précisions quant à la vision du redéveloppement de la zone CA-2 étant donné que le secteur est identifié à contraintes de bruits, de vibrations et est enclavé entre la voie ferrée et l'autoroute 132. - Questionne le redéveloppement immobilier du secteur considérant qu'il y a une seule habitation résidentielle actuellement. - Demande s'il y aura une bande verte le long de la voie ferrée comme dans le PPU Saint-Charles. - Questionne l'autorisation des « commerces exploitant l'érotisme » dans la zone CA-2 et demande plus de précisions quant à la vision de la Ville à ce sujet.

Annexes

Mémoires et avis écrits

Nom	Page
Empero pour Pur Immobilia	01-06
Jean-Claude Champagne	07-15
Luc Tittley	16-22
Paul Guenther	23-29
Denise Hallmich	30-31
J.P.G.	32
Yves Guertin	33
Caroline Derome	34
Martial Denis	35
Pierre-François Chapleau	36
Anne-Marie Chapleau	38
Anne-Marie Chapleau	39
Justine Landreville	40

Le 3 mai 2023

Madame Anik Fortin
Cheffe du Service urbanisme, permis et inspection
Ville de Saint-Lambert
600, avenue Oak
Saint-Lambert (Québec) J4P 2R6

**Objet : Mémoire relatif au nouveau projet de refonte du plan et des règlements d'urbanisme
Projet Dare-Coupal**

Madame Fortin,

À titre de mandataire de Pur Immobilia, promoteur du projet Dare-Coupal, il me fait plaisir de vous déposer le présent mémoire dans le cadre de la procédure d'adoption d'un nouveau projet de refonte du plan et des règlements d'urbanisme de Saint-Lambert.

Le mémoire de Dare-Coupal porte sur trois principaux éléments du projet de règlement de zonage 2023-215 adopté le 17 avril dernier.

1. Calcul de la densité résidentielle

Conformément à l'article 4.5.7 du projet de règlement de zonage, la densité résidentielle nette est calculée pour l'ensemble d'un projet. Toutefois, si un projet est réalisé en plus d'une phase, chaque phase nécessitant un permis de construction doit respecter la densité résidentielle nette prescrite.

Comme vous le savez, les sites de Dare et Coupal ont un potentiel minimal de développement supérieur à 200 unités chacun conformément au seuil de densité prescrit à la réglementation (75 log./ha min). Toutefois, cet important volume d'unité de logement fait en sorte que chacun des deux sites se développera en plusieurs phases successives.

Par ailleurs, la diversité de typologies résidentielles qu'ils regrouperont fait en sorte que ce seuil ne pourra être atteint à chacune des phases.

À titre d'exemple, Pur Immobilia envisage de ne construire que des maisons de ville dans l'espace compris entre la rue Mercier et la nouvelle rue partagée. Cet espace de 9 685 m² pourrait regrouper 37 habitations unifamiliales contiguës, soit 38 log./ha net. En contrepartie, Pur Immobilia serait en mesure de développer environ 215 unités de logement sur le reste du site de sorte qu'au global, la densité résidentielle nette du site Coupal serait de 75 log./ha (252 log./3,35 ha) (voir plans ci-joints)

La même logique s'applique sur le site Dare où les bifamiliaux contigus en frontage de la rue Saint-Charles, qui seront vraisemblablement construits en première phase, n'atteindront pas une densité de 75 log./ha alors que pris globalement, le développement du site Dare est en mesure de se conformer au seuil de densité prescrit.

Pur Immobilia souhaite donc que l'article 4.5.7 du règlement de zonage soit revu de manière à ce qu'un plan d'ensemble approuvé et conforme au seuil de densité de 75 log./ha puisse recevoir un permis de construction par phase sans que chacune des phases atteigne nécessairement le seuil de densité prescrit.

2. Empiètement dans la marge de l'emprise ferroviaire

Une note inscrite à la grille des zones MI-10 et MI-11 stipule que nonobstant l'article 10.4.1, la construction d'un bâtiment principal, notamment destiné à usage résidentiel, peut empiéter dans la distance séparatrice de 30 m d'une voie ferrée jusqu'à concurrence de 20 % de son implantation au sol sans jamais être située à moins de 15 m de l'emprise ferroviaire.

Tel qu'illustré aux plans ci-joints, on ne peut atteindre le seuil de densité de 75 log./ha sans empiéter dans la marge de 30 m. Toutefois, il est possible de maintenir une distance séparatrice de 15,0 m par rapport à l'emprise ferroviaire, mais le pourcentage d'implantation du bâtiment qui empiète dans la marge de 30 m excède les 20 % maximum prescrits.

Dans le cas du site Dare, les rangées de bâtiments juxtaposées seront des multifamiliaux construits en partie 3 du CNB – CCQ et non en partie 9 correspondant aux petits bâtiments (ex. bifamiliaux et multiplex). Or, plusieurs de ces bâtiments multifamiliaux empiètent jusqu'à 24 % dans la marge de 30 m.

La situation dans le cas du site Coupal est encore pire où les empiètements des multifamiliaux à proximité de la voie ferrée empiètent de 23 à 49 % dans la marge de 30 m.

La Ville de Saint-Lambert a limité les empiètements à 20 % de la superficie d'implantation des bâtiments alors qu'au schéma de l'Agglomération de Longueuil, les empiètements dans la marge séparatrice de 30 m d'une voie ferrée sont établis à 50 % de la superficie d'implantation d'un bâtiment.

Pur Immobilia souhaite donc que la note 4 de la grille MI-10 soit modifiée afin de permettre un empiètement de la superficie d'implantation d'un bâtiment à l'intérieur de la distance séparatrice de 30 m de l'emprise ferroviaire jusqu'à concurrence de 50 % et que la note 5 de la grille MI-11 soit aussi modifiée pour que ce pourcentage soit de 25 %.

3. Ratio de stationnement

Les ratios de stationnement pour les sites Dare et Coupal ont respectivement été établis à un maximum de 1,2 case/log. et à 0,75 case/logement.

Pur Immobilia a déjà exprimé son profond inconfort avec ces ratios qu'il juge inappropriés pour répondre aux besoins de leur clientèle visée.

Ces ratios s'appliquent sans tenir compte de la typologie résidentielle. Il est clair que le taux de possession d'un véhicule de l'occupant d'un petit logement dans un bâtiment multifamilial est plus faible que celui d'une famille habitant dans une maison en rangée. Pur Immobilia compte construire tant sur le site Dare que le site Coupal des produits résidentiels diversifiés s'adressant à des personnes seules, des couples et des familles. Le ratio de stationnement maximum devrait donc être modulé en fonction des besoins des clientèles ciblées pour les différentes typologies résidentielles.

Pur Immobilia souhaite donc que la note 4 de la grille MI-10 soit modifiée de manière à ce que le ratio de stationnement maximum soit établi à 1,5 case pour les unités de logement de la classe d'usages A du groupe Habitation et à 1,0 case pour les unités de logement des autres classes du groupe Habitation.

La note 5 de la grille MI-11 devrait être modifiée pour accroître le nombre de cases maximum par unité de logement à 1,5 case en raison de la clientèle familiale visée par les typologies résidentielles que souhaite construire Pur Immobilia sur le site Dare.

Information complémentaire

Les démarches entreprises par Pur Immobilia afin d'acquérir trois petites parties de terrain appartenant au CN pourraient être conclues dans les prochains mois.

* * *

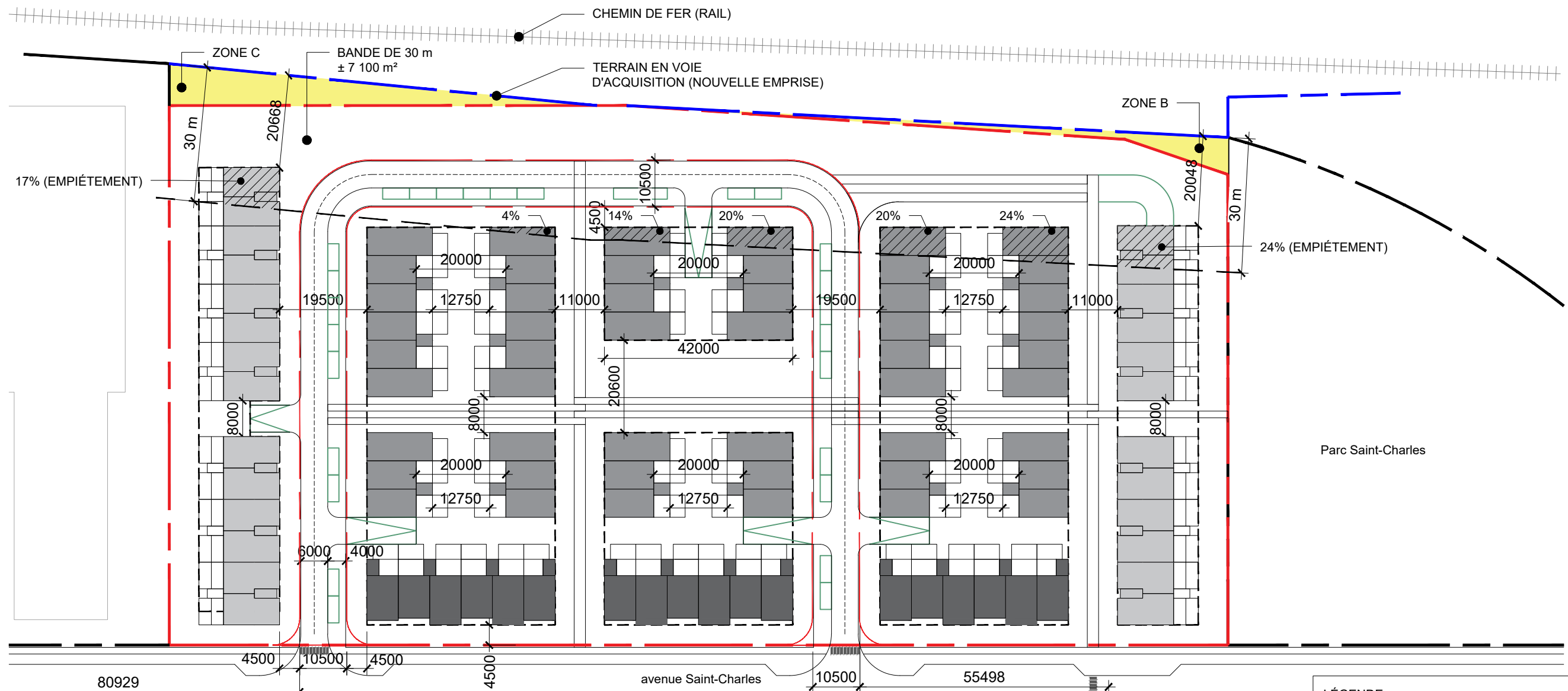
Espérant le tout à votre convenance, je vous prie d'agréer, Madame Fortin, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



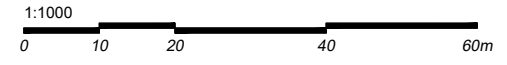
Marc Perreault, urbaniste
Président

CC : M. Philippe Bernard, Pur Immobilia
M. Yann Lapointe, Pur Immobilia
M. Jean-Charles Doucet, Société de gestion Doucet Inc.

ANNEXES



<p>SUPERFICIE DU LOT 2 117 271 : 27 744,3 m² Zone B à acquérir : 198,5 m² Zone C à acquérir : 445,3 m²</p> <p>TOTAL LOT PROJET : 28 388,1 m²</p> <p>DENSITÉ VISÉE 75 log. / ha</p>	<p>TYPLOGIES 50 stack de 6.3 m / 100 maisons de ville 18 stack de 7.0 m / 36 maisons de ville 13 sixplex / 78 logements</p> <p>TOTAL DE LOGEMENTS : 214 logements</p> <p>DENSITÉ 75.4 log. / ha</p>	<p>LÉGENDE</p> <ul style="list-style-type: none"> Stack townhouse 6.3 m Stack townhouse 7.0 m 6 plex 13.0 ou 14.0 m Lot Dare 2 117 271 Nouvelle emprise chemin de fer Lots voisins Lot C.N. (acquisition)
---	--	--



HUMÀ
 HUMÀ DESIGN + ARCHITECTURE
 225 CHABANEL O. # 1105
 MONTRÉAL Qc H2N 2C9
 TEL 514 274-3883 / FAX 514 274-2092

NOTES GÉNÉRALES
 CE DESSIN EST À TITRE INFORMATIF SEULEMENT.
 AUCUNE DIMENSION NE DEVRA ÊTRE MESURÉE À
 L'ÉCHELLE SUR LES DESSINS.

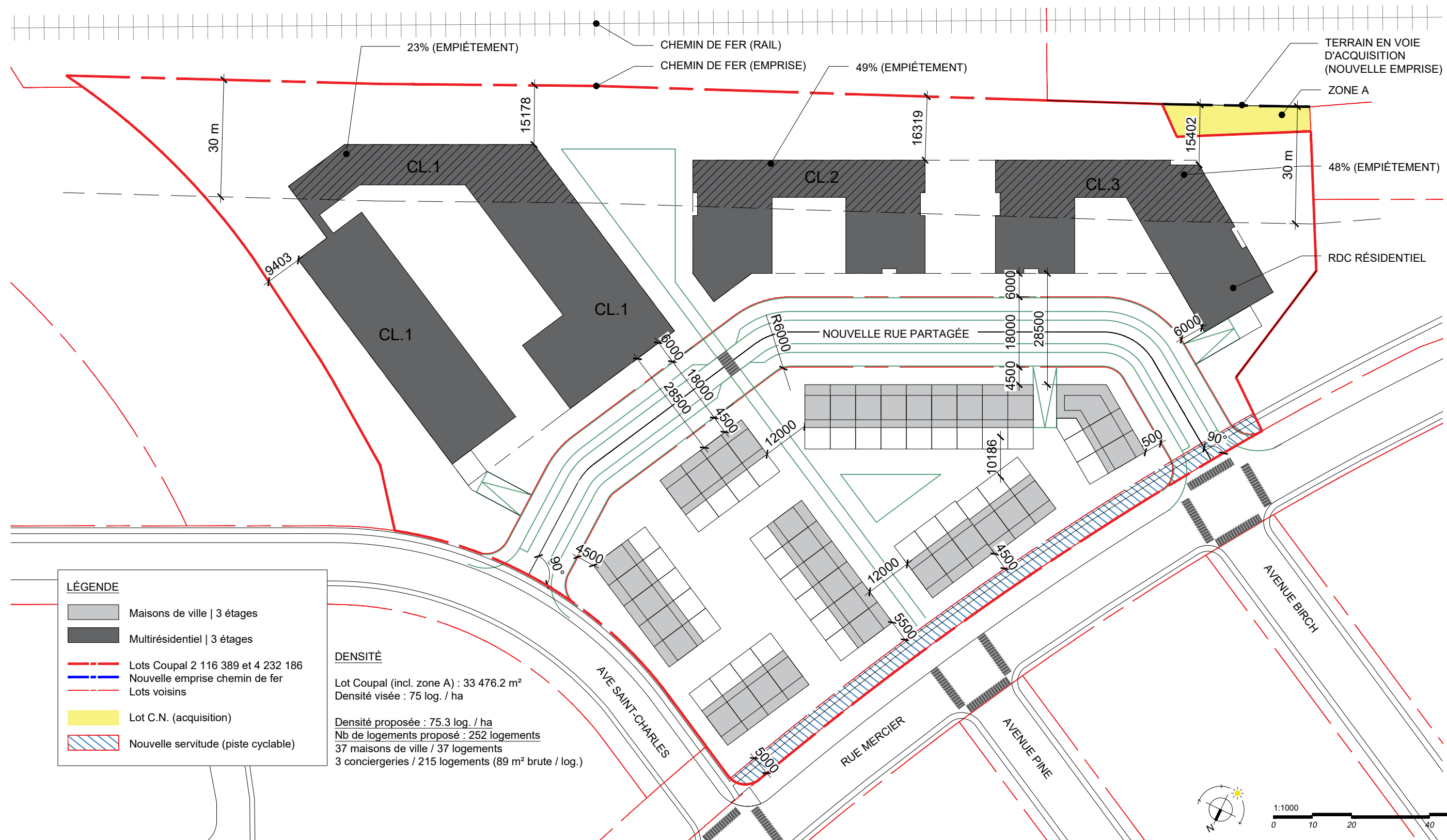
PROJET: DARE - COUPAL

TITRE DU DESSIN: ÉTUDE D'IMPLANTATION - POUR DISCUSSION - SKETCH 3
 MAISONS DE VILLE SUPERPOSÉES - IMPLANTATION

CLIENT: PUR IMMOBILIA

DATE: 2023-05-02

NO FICHER: A20-252 **ÉCHELLE:** 1 : 1000



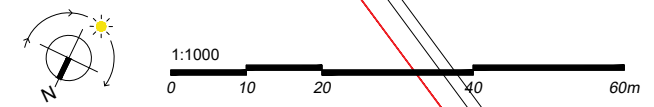
LÉGENDE

- Maisons de ville | 3 étages
- Multirésidentiel | 3 étages
- Lots Coupal 2 116 389 et 4 232 186
- Nouvelle emprise chemin de fer
- Lots voisins
- Lot C.N. (acquisition)
- Nouvelle servitude (piste cyclable)

DENSITÉ

Lot Coupal (incl. zone A) : 33 476.2 m²
 Densité visée : 75 log. / ha

Densité proposée : 75.3 log. / ha
 Nb de logements proposé : 252 logements
 37 maisons de ville / 37 logements
 3 conciergeries / 215 logements (89 m² brute / log.)



HUM
MA

HUMÀ DESIGN + ARCHITECTURE
 225 CHABANEL O. # 1105
 MONTRÉAL Qc H2N 2C9
 TEL 514 274-3883 / FAX 514 274-2092

NOTES GÉNÉRALES
 CE DESSIN EST À TITRE INFORMATIF SEULEMENT.
 AUCUNE DIMENSION NE DEVRA ÊTRE MESURÉE À
 L'ÉCHELLE SUR LES DESSINS.

PROJET: DARE - COUPAL

TITRE DU DESSIN: COUPAL | POUR DISCUSSION
 PLAN D'IMPLANTATION PROPOSÉ

CLIENT: PUR IMMOBILIA

DATE: 2023-05-02

NO FICHER: A20-252 ÉCHELLE: 1 : 1000

Ville de Saint-Lambert
Consultation publique sur le plan d'urbanisme et règlements
16 mai 2023

Commentaires de Jean-Claude Champagne
Formulés publiquement en partie le 16 mai 2023 dans le cadre de la consultation publique.

L'auteur :

Résident de Saint Lambert depuis plus de 40 ans

Domicilié au 651 Oak depuis 35 ans

Ingénieur et architecte, M. Arch., PMP, PMI RMP, arbitre et médiateur certifié (IMAQ)

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

A réalisé plusieurs milliards de dollars de projets de construction majeurs

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

Les principaux commentaires de ce document ont été présentés sommairement lors de l'assemblée publique de consultation du 16 mai 2023. Plusieurs autres sujets n'ont pas été présentés à ce moment et sont inclus à ce document. Les opinions exprimées sont strictement personnelles à l'auteur.

Commentaires sur le PPU Saint Charles :

Le PPU Saint Charles présente une vision intéressante de l'aménagement du secteur en zone principalement résidentielle dotée d'une certaine mixité d'usage. Au nord des voies ferrées, dans les zones MI10 à MI13, les volumétries permises ont été adaptées à une échelle plus compatible avec l'environnement existant de 2-3 étages et certainement plus cohérentes avec le désir des citoyens habitant déjà ce secteur.

Toutefois, à mon avis, la réglementation proposée manque de fermeté et de précision dans la mise en œuvre des moyens et la prescription des exigences et paramètres d'exécution des projets pour rencontrer les objectifs visés par la ville :

1. La présence du terrain du CN entre les zones MI10 et MI11

Selon la documentation l'intention du PPU saint Charles est de créer un milieu de vie propice l'installation de résidences avec une certaine mixité de fonctions de proximité. Les deux zones MI10 et MI11 touchent le parc saint Charles au centre du secteur. La volumétrie proposée de 2 et 3 étages avec une hauteur maximale de 11 mètres est mieux adaptée au secteur et certainement plus acceptables que la proposition de juin 2022 dernier.

Toutefois la présence du terrain du CN (745 Saint Charles) au centre de l'ensemble empêche la fluidité des fonctions et constitue une contrainte importante d'aménagement en plus d'être une nuisance permanente (24/7) pour les futures résidences. Le document sur le PPU fait état d'un rappel historique des activités ferroviaire du secteur. Cette vision romantique n'est pas pertinente et est d'aucun intérêt pour les citoyens puisqu'il s'agit d'un hangar, de deux réservoirs extérieurs de diesel et de mazout et d'un terrain jonché de débris et de déchets à ciel ouvert. À l'origine ce terrain donnait accès aux voies ferrées de dessertes situées sur la coulée verte et dans le parc du golf. Ces voies ont disparu depuis plus de 20 ans et ont donné lieu à des parcs. (Parc du Golf et coulée verte)

La ville doit avoir le courage de ses ambitions pour le secteur et agir promptement pour éliminer cet irritant majeur. (Le plan de mise en œuvre laisse cet enjeu aux promoteurs ce qui, à mon avis, est une erreur)

Il y a lieu de prendre immédiatement des mesures afin d'éliminer la présence de cet équipement qui n'a plus sa place en ce lieu. Le CN s'est d'ailleurs départi de plusieurs terrains dans ce secteur depuis 2007, mentionnons le terrain de stationnement de la gare de l'AMT (lot 3756587), la coulée verte en 2009, le terrain du 791 Saint Charles plus récemment.

Nous suggérons que la ville entreprenne immédiatement des négociations avec le CN pour acquérir ce terrain et occasionner le déplacement cet équipement vers les terrains du CN situés en bordure est de la rue Saint Georges où le CN dispose de vastes étendues de terrain en bordure des voies ferrées.

Cette transaction est essentielle pour homogénéiser les fonctions du secteur et est une mesure structurante à ajouter dans les objectifs de développement du secteur à court terme.

À cet occasion les négociations devraient aussi prévoir des installations de passage du chemin de fer prévus entre les quartiers Saint-Charles et Haut Saint Lambert. Nous avons de sérieuses réserves sur la pertinence des passages à niveaux sur une emprise de 4 voies de chemin de fer à cause des dangers qu'ils représentent pour les usagers. Nous suggérons un passage en tunnel ou une passerelle aérienne.

2. Bande de protection de 30 mètres en bordure des voies ferrées.

Malgré la marge de 30 mètres montrée au plan le danger subsiste pour les riverains en cas de sinistre. La ville doit considérer avec sérieux les risques de sinistre associés à la

présence de 4 voies principales de chemin de fer du CN. L'exemple de Lac Mégantic démontre clairement l'effet dévastateur d'un incendie et d'explosions sur les voies de chemin de fer.

Selon les lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires préparé pour LA FÉDÉRATION CANADIENNE DES MUNICIPALITÉS ET L'ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA en mai 2013 :

« Il est important de réaliser que les zones situées à proximité des activités ferroviaires ne sont pas les environnements les plus favorables aux nouveaux aménagements, surtout les aménagements résidentiels. »

Le guide propose des mesures d'atténuation standards pour de nouveaux aménagements résidentiels à proximité d'une ligne principale : Un éloignement des bâtiments à 30m de la ligne de lot du chemin de fer et un talus de terre de 2,5 m surmonté d'une barrière acoustique. Ceci qui est considéré par plusieurs experts comme un minimum absolu mais insuffisant en cas de sinistre important.

La réglementation proposée à l'article 10.4.1 et à l'annexe 2 – grille des usages et normes du règlement de zonage 2023-215 fait état d'une bande de protection de 30 mètres mais permet un empiétement jusqu'à 20% de l'implantation à condition de respecter une marge minimale de 15 m. **Cet allègement est à proscrire.**

Cette disposition va à l'encontre de la protection des milieux sensibles que sont les secteurs résidentiels. Elle permet d'implanter des bâtiments à moins de 30 mètres de cette source potentielle de danger. **Il est du devoir de la ville de favoriser l'éloignement des bâtiments résidentiels des voies plutôt que de permettre d'occuper cet espace qui comporte des risques assurés pour les occupants des résidences.**

Notre ville retire peu de leçon du passé. Elle a déjà permis à Trigone d'implanter ses bâtiments à l'intérieur des 30 mètres réglementaires avec très peu de protection ce qui constitue à mon sens **une faute et une négligence très grave qui compromet la sécurité des citoyens qui habitent dans ces tours.**

Je suis d'avis que la ville doit municipaliser cette bande de protection, la traiter comme un parc et prévoir la construction d'un talus végétalisé (conifères) de 3 mètres surmonté par un mur de béton de 2 mètres comme celui de la rue Upper Edison du haut Saint Lambert. (voir zone PA27). L'exemple de la protection mise en place chez Loggia (gabion en acier et roches surmonté d'une clôture en acier) en plus d'être inesthétique à l'entrée de la ville est peu efficace en cas d'incendie.

La création de ce parc linéaire public peut être financée à même les taxes de lotissement qui seront perçues lors de la subdivision des lots existants pour permettre la construction des nouvelles résidences.

3. L'approche attentiste et « laisser venir » de la ville envers les propositions des promoteurs n'est pas une stratégie appropriée et est une approche génératrice de problèmes pour le futur.

Traditionnellement la ville est mal préparée et mal équipée pour négocier avec les promoteurs qui arrivent avec une armée de professionnels expérimentés à leur service. (Trigone, Loggia et le PPU Tiffin en sont des exemples évidents)

Selon mes observations des dernières années et avec respect pour les fonctionnaires des services municipaux, notre ville accuse un déficit de connaissance et d'expérience en gestion de grands projets et dans la négociation d'entente de développement avec les promoteurs. Ceci implique la nécessité absolue d'enchâsser des exigences précises dans la réglementation.

Le manque d'exigences spécifiques et précises dans la documentation quant à toutes les exigences, normes et besoins de la ville et de ses citoyens et est un handicap à la conclusion d'ententes efficaces et favorables à la ville.

Il est anormal que l'on spécifie 6 couleurs pour des fenêtres et portes dans le règlement (On se prépare un milieu de vie assez monotone et beige et en passant pourquoi ne pas prévoir le noir qui est actuellement très prisé?) alors que tous les principes cadre d'aménagement souhaités par la ville pour le PPU saint Charles ne sont pas codifiés. Voyons par exemple:

- Quels sont les points d'entrée des véhicules souhaités par la ville dans le secteur – (Vis-à-vis rues Mercille, Birch ou Saint Charles?) Le travail a été fait pour les modes de transport actif sur le plan concept de mobilité (page 21) mais l'information sur la mobilité des véhicules est absente et c'est pourtant un enjeu crucial dans tout le secteur.
- Quels sont les spécifications sur la prolongation de la trame urbaine du secteur et quelles rues devraient être prolongées? (Mercille, Birch ou Saint Charles ou autre?)
- Est-ce que la municipalisation des rues est prévue ou les futures rues de dessertes seront privées?

La présence de rues « privées » qui éventuellement et inévitablement deviennent publiques dans le futur est un modèle qui présente des problèmes et des coûts pour la ville dans le futur. L'expérience de plusieurs municipalités à ce sujet le démontre. Cette pratique est à proscrire. Par ailleurs des installations de génie civil sont à prévoir pour des ouvrages de rétention des eaux de surface car les réseaux en aval sont déjà à capacité. Les normes d'aménagement des rues doit être spécifié de façon explicite (2 ou 1 trottoir ou bande riveraine, éclairage, largeur des emprises, plantations, etc.)

Le financement des rues publiques et services devrait être fait par la vie de taxes d'amélioration locale. La réalisation par le privé est possible mais doit être très encadrée techniquement pour assurer la qualité des infrastructures (contrôle de qualité et surveillance en résidence par une firme de génie indépendante)

- Quels sont les critères d'aménagement et d'enfouissement des services et utilités publiques.

Par exemple, la présence de monuments sur socle et de points de distribution des services est-elle permise et quelles sont les normes applicables? La ville doit intervenir par voie de règlement pour tout le territoire auprès des entreprises publiques et privées d'utilités (électricité, gaz, téléphonie, câblage et autres) La situation est « bordélique » dans plusieurs secteurs de la ville. On n'installe n'importe quoi dans l'emprise publique et dans les réseaux aériens. La ville semble impuissante à assurer l'harmonie. (Essayez de mettre un équipement sur socle dans une emprise à Westmount?...)

- Limites précises Zones de 2 étages et de 3 étages

Bien que l'intention d'implanter des édifices de 2 étages dans la zone M10 près de la rue Mercier et dans M11 sur la rue Saint Charles soit présentée, les schémas du PPU et les tableaux de grille des usages et normes de l'annexe 2 du règlement de zonage 2023-215 ne précisent pas la proportion d'édifices à 2 étages à respecter (5%, 10%, 25%, ?) et la zone précise de leur implantation. Il serait d'indiqué de préciser le pourcentage et de définir clairement la zone d'implantation sur un plan pour assurer l'effet de graduation recherché.

- Les phrases comme « *Inciter les promoteurs à* » dans les orientations et le plan d'action ne garantissent pas l'atteinte des objectifs. **Il y a lieu d'exiger plutôt que de suggérer.**
- Exigences concernant la parfaite réalisation des engagements (caution ou garantie d'exécution)

Afin de garantir l'exécution des obligations des promoteurs, il y a lieu d'exiger une sureté valable durant toute la durée des conventions de développement. La pérennité des entreprises de développement immobilier représente un risque qu'il faut pallier. Par exemple une caution aurait pu pallier les manquements de Trigone à réaliser ses obligations place la ville et ceci aurait permis d'éviter les problèmes actuels.

Cette disposition existe dans le RÈGLEMENT CONCERNANT LES ENTENTES RELATIVES AUX TRAVAUX MUNICIPAUX 2023-222 et devrait être appliquée aux ententes avec les promoteurs.

- Études d'impact par des firmes mandatées par le promoteur doivent être vérifiées par des experts mandatés par la ville (circulation, ensoleillement et effets éolien)

Dans la mesure où les études sont effectuées par les professionnels mandatés par les promoteurs, des experts indépendants doivent les vérifier et conseiller la ville sur leur acceptabilité. La ville a confié à Trigone le soin de faire l'étude de circulation autour de son projet. Sans surprise les résultats furent « pas d'impact majeur » (passez là à 0800 hres ou à 17 00hres...)

4. Usages non prévus à la réglementation pour le secteur M10, M11 et M13

Avec l'avènement de plusieurs centaines d'unités de logement dans le secteur M10 à M13 et il est prévisible que des services de garderie seront nécessaires. Ceci n'est pas permis dans la grille des usages. Cet usage devrait être ajouté à la grille de l'annexe 2 du règlement de zonage afin de soutenir les fonctions résidentielles et mixtes prévues pour le secteur.

Notre ville doit permettre à des gens de revenus plus modestes de vivre dans notre communauté. La possibilité d'un minimum de logements sociaux est à prévoir dans le secteur Saint Charles. Cet usage devrait être prévu et codifié dans cette zone. Il m'apparaît indiqué de prévoir un minimum de 5% de logements sociaux ce qui veut dire pour la zone M10 de 231 logements un modeste lot de 12 unités.

5. La nécessité de mesures transitoires en urbanisme pour la période de planification et de réalisation des travaux.

Le règlement devrait prévoir des mesures particulières concernant les usages industriels de la zone M10 durant le développement du projet. Par exemple la fonction d'entreposage sur le lot 2116389 (RONA) devrait être interdite de même que toute autre activité industrielle. La clôture de la ville installée il y a 25 ans à la demande des citoyens devrait être réinstallée sur Mercier pour agir comme écran à ces usages non compatibles avec le voisinage résidentiel.

Le secteur sur Oak près de Mercier a subi des inconvénients réguliers reliés à une **gestion inadéquate des impacts des travaux de construction par la ville** pendant 9 années consécutives de 2010 à 2018 (Construction du CDL, rénovation de l'aréna, réaménagement du parc L'Espérance et réfection de la rue saint Charles). Le redéveloppement du secteur Saint-Charles avec un potentiel plusieurs centaines de résidences et les infrastructures afférentes constituent un chantier de plus de 100 M\$ qui durera plus de 5 ans.

La ville doit prévoir un **programme spécifique de protection de l'environnement et de contrôle des nuisances pour les secteurs en développement**. Il doit être prévu dans la réglementation. (Secteur enclavé par une clôture opaque, points d'accès formalisés, trajets de circulation lourde, mesures contre le bruit, la poussière, lumière, etc.)

6. Où sont les résultats des études financières qui sous-tendent le PPU Saint Charles ?

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

N'oublions pas que le contexte fiscal de notre ville est très particulier. Nous assumons 100% des coûts et bénéficions de seulement que de 50% des revenus! Ceci est un facteur déterminant de la faisabilité du plan.

Où est l'étude financière du scénario proposé par le PPU? Il y a lieu de diffuser cette information aux citoyens et ce n'est pas un exercice très difficile à faire.

7. Autres sujets généraux :

Certification environnementale des nouveaux bâtiments (LEED)

La manifestation la plus évidente d'une préoccupation environnementale pour les nouveaux bâtiments est l'exigence de l'accréditation par un organisme certifiant comme LEED (Leadership in Energy and Environmental Design). La ville devrait exiger au moins l'accréditation au niveau de base pour tous les nouveaux bâtiments construits sur son territoire. Cette mesure est simple et facile à implanter et dénoterait notre sérieux envers les enjeux environnementaux.

Disposition des rebuts de construction

L'industrie de la construction est parmi les industries qui génèrent le plus de déchets et de rebuts. Saint Lambert est la ville des conteneurs à déchets de construction, il y en a partout! Les propriétaires et entrepreneurs jettent pêle-mêle les déchets qui se retrouvent souvent aux sites d'enfouissement. Peu de recyclage et/ou de récupération sont effectués. La ville devrait exiger une ségrégation des rebuts de construction selon leur nature et la disposition dans des sites gérés de façon responsables comme les écocentres. Une preuve de disposition responsable devrait être exigée.

Fonds de redevances

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

Le « Fonds de redevances de financement de tout ou partie des dépenses liées à l'ajout, l'agrandissement ou la modification d'infrastructures ou d'équipements municipaux requis pour assurer la prestation accrue de services municipaux (Fonds de redevances) » **est une excellente initiative.**

Le montant de la contribution fixée à 4050\$ par logement est basé sur un potentiel d'augmentation de 1116 logements sur 11 727 logements de la ville. **Ce montant est peu élevé pour les grands ensembles.** Par exemple pour le secteur MI10 avec un potentiel de 231 logements la somme de 935,000\$ est nettement insuffisante pour couvrir les frais d'études, d'ingénierie et de réalisation des changements aux infrastructures existantes et autres impacts.

Je suggère que le montant de 4050\$ soit le minimum qui peut être facturé mais que selon une étude de la ville des impacts potentiels réels la ville puisse exiger davantage pour les projets majeurs qui occasionnent des dépenses d'impact et d'immobilisation plus lourdes.

8. En Conclusion

Le présent document n'a pas la prétention de faire une revue de l'ensemble de la volumineuse documentation réglementaire proposée. Toutefois pour les aspects revus, il s'agit d'un bon travail et j'en remercie l'administration et ses fonctionnaires.

Personnellement j'aurais souhaité davantage d'implication des administrations précédentes qui « ont échappé le ballon » auprès de l'agglomération lors de

l'adoption du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil.

La question des densités près de la gare est un enjeu qui repose sur de fausses prémices. La réalité des activités ferroviaires dans notre ville relève davantage de la protection contre l'impact des opérations de transport de marchandise que de la mobilité des personnes ou de la création d'un TOD! Notre obligation de densifier près de la voie ferrée est mal fondée et implique des mesures et dépenses qui auraient pu être mieux gérées selon d'autres scénarios.

Par ailleurs la question des pénétrations de circulation provenant de l'extérieur de notre ville vers des destinations comme la gare, la route 132 et/ou le pont Victoria n'a pas reçu de traitement approprié de la part du SAD. Ceci nous laisse avec des enjeux majeurs de circulation à travers le secteur Saint Charles et ailleurs dans les rues du vieux Saint-Lambert. Ceci aurait dû être résolu avec la collaboration de l'agglomération.

Jean-Claude Champagne, ing., arch.

jcc@jcchampagne.com

Commentaires et suggestions dans le cadre de la révision des documents d'urbanisme

PPU DU CENTRE-VILLE

Introduction

- a) Je m'interroge sur l'utilité de rappeler les modifications passées au périmètre du PPU du centre-ville.
- b) Il me semble plus important de centrer l'introduction sur la finalité et la portée de cet outil qui fait partie du plan d'urbanisme.
- c) Considérations sur le nouveau périmètre :
 - Le centre-ville de Saint-Lambert constitue certes un pôle multifonctionnel dominé par les activités commerciales et la présence d'institutions structurantes. Mais le village comprend aussi une composante résidentielle importante et très visible qui contribue à en faire un milieu de vie apprécié. La composante résidentielle actuelle comprend une typologie variée de bâtiments de plus grande hauteur que dans le reste du territoire. Ceux-ci existent et font partie du centre-ville d'aujourd'hui, quoiqu'on en pense.
 - Afin de bien refléter cette cohabitation et la dynamique qui en résulte, le périmètre (voir le croquis joint) devrait être élargi de sorte à inclure
 - certains secteurs périphériques à vocation commerciale (ex : rue Green jusqu'à Oak)
 - ou à forte densité résidentielle en bordure de la zone commerciale (ex entrée de la ville sur Argyle, 80 Lorne, abords de la gare, notamment).
 - Ces ajouts associés à des milieux de vie adjacents sont tout à fait normaux (ex : avec le TOD du secteur Saint-Charles), Ces chevauchements demanderaient sans doute une explication. À voir comment traiter cela.
- d) En conclusion de l'introduction, on aurait intérêt à resserrer le message sur le leadership de la Ville et la nécessaire participation des acteurs du centre-ville. Voir la proposition qui suit.

Le PPU traduit l'engagement de la Ville envers la préservation et l'épanouissement de son centre-ville : un milieu de vie apprécié et le cœur économique, social et identitaire de la communauté. Cet engagement s'appuie sur une lecture des défis posés par l'état actuel du territoire et de son économie, et sur les opportunités associées à certaines propriétés présentant un fort potentiel de requalification. Une vision d'avenir en découle qui inspire un ensemble de mesures d'aménagement et de développement prises en charge par la Ville.

Certains des enjeux identifiés dans le PPU dépassent le champ des responsabilités.....

1. Contexte de planification Défis d'aménagement et de développement

Le discours sur l'image de marque, même s'il est pertinent, ne me semble pas utile dans le PPU, le quel est avant tout un outil de planification de l'occupation du territoire. Ceci dit, tous reconnaissent que le concept de "village" est au cœur de l'identité lambertoise que le PPU doit bonifier. Voici une proposition de texte plus concis exposant ma lecture de la problématique urbaine du centre-ville.

Le centre-ville - le "Village" pour les locaux - occupe une place déterminante dans l'identité de la ville de Saint-Lambert. Son histoire et son cadre bâti y sont pour quelque chose, tout comme sa résilience face au modèle dominant des centres de services "tout à l'auto" de la banlieue traditionnelle environnante.

L'avenir de ce noyau villageois traditionnel dépend de la façon dont les acteurs publics et privés feront face aux enjeux de son aménagement et de son développement. Le programme particulier d'urbanisme résume l'engagement de la Ville de Saint-Lambert envers une vision d'avenir pour ce territoire emblématique. Celle-ci s'articule en orientations, objectifs et actions.

Le centre-ville est confronté à plusieurs défis d'aménagement et de développement qu'il faut nommer. Ces défis servent de balises à la planification des interventions de la Ville. Ils se résument ainsi :

- Créer un ensemble de conditions favorables à la consolidation et à l'épanouissement de **l'économie du pôle multifonctionnel du centre-ville...** à la fois siège institutionnel, centre de commerce et de services, lieu de travail et destination d'affaires, espace d'échanges et d'animation pour la communauté, milieu de vie convivial et animé pour ses résidents.
- Harmoniser le **cadre bâti** issu de diverses époques, donc hétéroclite par l'âge, l'état, le style architectural, la volumétrie, l'esthétique, la typologie, etc.
- Maintenir et renforcer la personnalité et le caractère convivial du "**village**", l'attrait de ses **espaces publics** et la viabilité des éléments clés de son **patrimoine bâti**.
- Actualiser l'aménagement du **domaine public** afin de bonifier l'expérience, le confort et la sécurité du séjour de tous les usagers.
- Optimiser les conditions d'**accès** et de **stationnement**, favoriser la mise en place de mesures et de pratiques responsables de **mobilité durable**, d'**accès universel** et d'amélioration de la **qualité de l'environnement**.
- Créer des conditions favorables à la réalisation du **potentiel immobilier** des abords de la gare CN/EXO dans le respect des contraintes liées à la voie ferrée.
- Stimuler et encadrer la mise en valeur des parcelles sous-utilisées ou à réhabiliter du territoire en favorisant l'émergence d'**ensembles immobiliers de qualité, novateurs et à vocation mixte**.

2. Vision d'aménagement et de développement

Le centre-ville est et sera toujours le "Village" de Saint-Lambert, le noyau villageois historique, fier de son identité. Alors que les défis d'avenir sont nombreux, la Ville se dote d'une vision en cinq volets pour guider ses interventions en matière d'aménagement et de développement :

- Un **pôle urbain contemporain** au service d'une clientèle avant tout locale, un pôle urbain caractérisé par une **mixité affirmée** de fonctions complémentaires, **accessible** et **sécuritaire**, **rentable fiscalement**, respectueux des **valeurs sociétales d'aujourd'hui** et à **échelle humaine**.
- Une **offre résidentielle** variée et compacte, une typologie au **gabarit optimisé** en fonction des besoins de la population et de la **capacité d'accueil** des réseaux et infrastructures d'utilité publique.
- Un **cadre bâti** respectueux du passé, visuellement harmonieux et architecturalement inspirant.
- Un **espace public** attrayant et accueillant, respectueux de l'**environnement** et adapté aux besoins et aux contraintes de tous les **groupes d'âge**.
- Un **espace urbain central revisité**, paysagé, confortable et adapté aux activités civiques et d'animation initiées par l'administration, la communauté d'affaires ou les organismes culturels ou communautaires.

3. Orientations, objectifs et mise en œuvre

Je crois qu'on aurait avantage à dégager les orientations de la vision. Voici quelques commentaires et suggestions additionnels :

Orientation 1 Confirmer la vocation mixte du centre-ville, à la fois milieu de vie, lieu d'emploi et pôle civique, centre de commerce et de services de la communauté

Objectif 1.1 Densifier et diversifier l'offre résidentielle dans l'ensemble du centre-ville

L'énoncé des actions ne fait pas référence à la nécessité d'un PAE pour certaines parcelles stratégique ou l'ouverture à un PPCMOI. Ne serait-ce pas approprié?

1.1.2 Personnellement, j'ai des réserves sérieuses à l'égard de la requalification de la zone d'ateliers de la rue Saint-Denis à des fins à dominante résidentielle. Les enjeux de sécurité liées à la proximité de la voie ferrée qui préoccupent tant dans le secteur Saint-Charles sont augmentées ici en raison de l'élévation de la voie et de la faible profondeur d'une grande partie de la zone RB-7. Également, la disparition de la zone d'atelier existante va à

l'encontre de l'histoire du lieu et serait une perte en matière d'offre de services urbains et d'espaces de travail à faible loyer.

Je réserverais cette zone à des usages de type commerce (Ex : CA, CB-3, 4 et 6, CD, CE, etc.). Un débat sera peut-être nécessaire avec l'agglomération. L'argumentaire devrait appuyer l'intérêt de faire de cette zone une destination de points de service en voie de disparition et d'emplois accessibles par transport en commun.

Enfin, il ne faut pas perdre de vue que la rue Saint-Denis fait partie, avec Prince-Arthur, d'un tandem critique dans l'accès au centre-ville depuis l'ouest. Ce rôle suggère d'éventuels travaux d'aménagement de la rue Saint-Denis, notamment pour sécuriser la piste cyclable.

Si la consolidation des propriétés est véritablement engagée, on devrait considérer un programme de développement axé sur des fonctions autres que résidentielles.

- 1.1.7 L'absence d'orientations concrètes en matière de mobilité dans le PU est une lacune importante. En effet, la réflexion sur la mobilité est indissociable de la planification urbaine et vice versa. Dans les circonstances, le sujet devrait être abordé sous l'objectif 3.4.

Objectif 1.2 Consolidar l'offre en commerces, en établissements de services de proximité et de destination, et en places d'affaires au cœur du centre-ville

- 1.2.3 La notion de contingentement devrait être précisée, son champ d'application aussi.

- 1.2.4 Idem pour les usages conditionnels

Objectif 1.3 Assurer le maintien et favoriser le renforcement de la présence des édifices et espaces publics au centre-ville

Pourquoi ne pas mentionner nommément les équipements structurants comme l'hôtel-de-ville, le Centre multifonctionnel, la Maison des aînés, la bibliothèque, etc.? Pas nécessairement dans leur emplacement actuel... mais au centre-ville.

- 1.3.2 Inclure dans l'objectif 1.2

- 1.3.3 Ajouter une action visant l'élaboration d'un plan directeur actualisé des espaces publics du centre-ville dans le but d'y intégrer une place publique polyvalente, notamment.

Objectif 1.4 Créer des conditions favorables à la mise en valeur des terrains centraux présentement sous-utilisés

- 1.4.1 Au-delà des dispositions réglementaires, il serait souhaitable de prévoir un mécanisme d'idéation destiné à susciter des idées nouvelles, à attirer l'attention de promoteurs éventuels et à sensibiliser les citoyens aux enjeux et opportunités de ces terrains. L'acceptabilité sociale de tout projet immobilier au centre-ville est un enjeu majeur pour l'ensemble des citoyens et non seulement pour ceux des environs immédiats. En effet, la mise en valeur de ces parcelles aura un impact déterminant sur la qualité de vie, mais aussi sur la réputation, l'image urbaine et la viabilité du centre-ville. Le défi est de taille, mais incontournable.

Dans le cas des parcelles de propriété municipale, un choix de mode de disposition ou de partenariat de développement sera nécessaire. Un devis d'appel de propositions de développement sera nécessaire, avec ou sans concours d'architecture. L'input de ressources professionnelles ayant une expérience pertinente et avérée dans ce domaine sera essentielle.

- 1.4.2 Il me semble qu'on pourrait être plus précis en ciblant l'avenir de l'hôtel-de-ville, du Centre multifonctionnel, de la Maison Desaulniers et du stationnement Notre-Dame. Cette réflexion devrait être menée de façon intégrée et non à la pièce.

Objectif 1.5 Cet objectif devrait être intégré à l'objectif 1.2 ou à l'orientation 2 et formulé sous la forme d'un appui stratégique de la Ville aux initiatives de la communauté d'affaires.

Orientation 2 Renforcer l'échelle humaine caractéristique de la rue Victoria et de ses abords

L'orientation 2 met l'accent, à juste titre, sur le cadre bâti de la rue commerciale. L'unité d'image n'existe pas, malheureusement. Stimuler les investissements est un moyen et non une orientation.

- Objectif 2.1** Il semble y avoir une contradiction dans cette formulation : harmonisation vs respect de l'hétérogénéité ...
- 2.1.3 Déplacer le texte de 2.3.2
- Objectif 2.3** Fusionner avec l'objectif 2.2
- Objectif 2.4** Cet objectif devrait être déplacé sous l'orientation 1 car il a une portée plus large que la zone commerciale.

Orientation 3 Améliorer la fonctionnalité, la convivialité et l'esthétique du domaine public

Objectif 3.1 Affirmer la présence, le rôle et le caractère distinctif du centre-ville dans le territoire municipal

- 3.1.1 Le traitement des portes d'entrée devrait être placé plus loin dans la liste des actions. À mon avis, les portes d'entrée ne sont pas un enjeu d'aménagement prioritaire. Ainsi, il m'apparaît beaucoup plus urgent de refaire la chaussée de la rue Prince-Arthur que d'y installer un quelconque monument. Quand les investissements prioritaires auront été réalisés, on pourra envisager un geste inspiré pour marquer les divers points d'entrée.
- 3.1.2 Cette action devrait être précisée. Parle-t-on de rénovations des façades sur la rue Victoria, dans l'ensemble du centre-ville ou aux portes d'entrées? S'agit-il de règles particulières propres aux bâtiments situés aux portes d'entrée? Pour être efficace ce type d'action doit inclure un programme d'accompagnement et un incitatif financier.
- 3.1.4 Une signature distinctive est une idée séduisante à la condition qu'on accepte d'y consacrer un budget adéquat pour sa réalisation et son entretien. Voir le Quartier international, un exemple de signature de qualité mondiale dont l'entretien a été dramatiquement négligé par l'administration.

Je crois que 3.1.2, 3.1.3, 3.1.4 et 3.1.5 devraient être fusionnés en mettant l'accent sur la nécessité d'un plan directeur, de normes de design et de modèles de référence. Ce guide de gestion du centre-ville servirait de guide aux achats de matériel et à l'encadrement des travaux d'aménagement du domaine public dans le secteur central.

L'action 3.2.1 devrait être intégré à la démarche à l'étape de l'analyse des besoins et de la formulation des intentions d'aménagement.

Objectif 3.3 Améliorer l'offre en stationnement, sa fonctionnalité et son esthétique

Une offre de stationnement adéquate en nombre et en qualité est essentielle à la viabilité des commerces du centre-ville. Ce sujet est complexe et concerne des intervenants nombreux, tant privés que publics. Il mérite un examen sérieux et multidisciplinaire, idéalement dans le cadre du Plan de mobilité durable. En attendant, je suggère la reformulation suivante.

- 3.3.1 Établir un diagnostic stratégique de la situation actuelle de l'offre, ainsi que des enjeux fonctionnels, des besoins spécifiques et de l'évolution de la demande en stationnement.
- 3.3.2 Élaborer un plan de gestion intégré de l'offre en espaces de stationnement publics et privés.
- 3.3.3 Définir et mettre en œuvre les critères techniques et les modalités financières d'un programme destiné à
- ajouter des écrans visuels en bordure de rue aux endroits appropriés
 - et réaliser des aménagements paysagers destinés à réduire les îlots de chaleur.
- 3.3.4 Concevoir, négocier et mettre en œuvre des mesures portant sur
- l'interconnexion et de partage des aires de stationnement existantes,
 - l'intégration de passages piétonniers publics
 - et l'inclusion d'espaces de stationnement public dans les ensembles immobiliers prévus sur les parcelles MI 7, 8, 9, 10 et RD 5.

Objectif 3.4 Optimiser les conditions d'accès tous modes au centre-ville pour l'ensemble des usagers

3.4.1 Inclure les besoins spécifiques du centre-ville dans l'élaboration du plan de mobilité durable :

- l'accès véhiculaire (auto et camion) et le stationnement à court et à long terme;
- le transport collectif et l'autopartage;
- les liens dédiés et le stationnement des vélos;
- l'accès, la circulation et le séjour des piétons de tous âges.

3.4.2 Concevoir et mettre en œuvre un plan d'action tous modes destiné à assurer l'intégration efficace du secteur Saint-Charles au centre-ville

3.4.3 Ok

3.4.4 Inclus dans 3.3.4

Orientation 4 Soutenir concrètement les initiatives communautaires visant la promotion, l'embellissement et l'animation du centre-ville

Depuis la création de la ville au 19^{ième} siècle, le "village" est le lieu par excellence des rencontres entre les citoyens, le pôle principal de commerces et de services de proximité, le théâtre des grandes et petites manifestations culturelles et communautaires. Tous reconnaissent que la convivialité du centre-ville, au même titre que la riche canopée ou que la qualité générale du cadre bâti, contribue à l'identité de Saint-Lambert et au sentiment d'appartenance de ses résidents.

Le maintien de cette identité distinctive est une responsabilité partagée qui interpelle l'administration, les citoyens et les acteurs communautaires et économiques locaux. En effet, alors que les orientations précédentes du PPU se concentrent sur la gestion de l'utilisation du sol et les services publiques, l'orientation 4 rappelle l'engagement de l'administration à soutenir les efforts des divers groupes d'intérêt de la communauté en vue de dynamiser le centre-ville. À cette fin, trois catégories d'initiatives sont priorisées :

- les programmes de **mise en marché** initiés par la communauté d'affaires,
- les activités d'**animation culturelle** susceptibles d'accroître l'attrait de Saint-Lambert auprès de la clientèle touristique
- et les initiatives de sensibilisation axées sur l'**alimentation responsable**, l'**agriculture urbain**, la mise en valeur du **patrimoine bâti** et la protection de l'**environnement**.

Je suis d'avis que cette formulation permet à l'administration d'affirmer ses priorités tout en gardant un maximum de flexibilité dans la sélection des projets de collaboration.

4. Concept d'organisation spatiale

Quelques commentaires :

4.2.2 Secteurs à redévelopper

- À réviser si vous êtes d'accord avec l'objection que j'ai formulée plus haut.

4.2.3 Autres interventions

- Le discours mériterait d'être plus concret.
- Sur les portes d'entrée, voir mes commentaires précédents.

4.2.4 Organisation des déplacements

- Ajouter les voies d'entrée Prince-Arthur, Argyle et Notre-Dame, et les collectrices locales comme Green.
- Mentionner la nécessité d'insérer un réseau cyclable sécuritaire et de sécuriser les corridors scolaires.
- Aborder l'importance de la qualité de l'expérience piéton

5. Cadre de gestion de l'occupation du sol

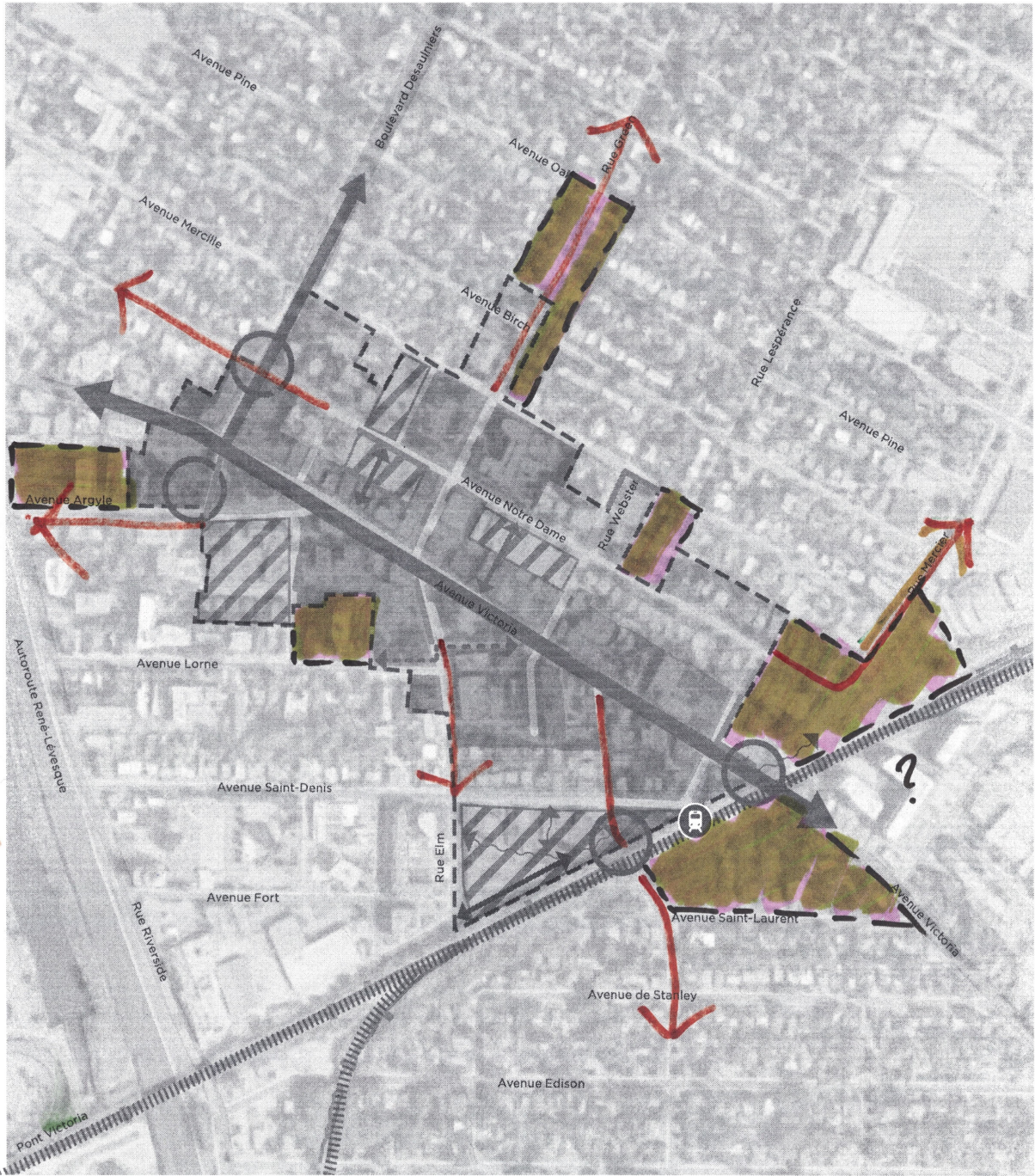
Quelques interrogations et commentaires additionnels sur les exigences du règlement de zonage :

MI 7, MI 8 et MI 9 :

- Pourquoi autoriser des habitations trifamiliales dans MI 7 ?
- Le but étant de densifier ces parcelles, pourquoi ne pas imposer un nombre minimal de 3 étages dans chacune de ces zones?
- Ces parcelles stratégiques ne devraient-elles pas accueillir des projets intégrés et faire l'objet d'un PAE ?
- Dans MI 9, un maximum de 6 étages seraient plus facile à faire accepter par le voisinage que 8.

La hauteur maximale de 22 mètres, soit 2,75 mètres en moyenne par étage, est insuffisante pour un édifice à bureaux de qualité.

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE PPU



- | | | |
|-------------------------------|-------------------------------------|---|
| CHEMIN DE FER | ▨ SECTEUR À REDÉVELOPPER | ➔ ARTÈRE PRIORITAIRE |
| ⬜ TERRITOIRE DU PPU | ○ PORTE D'ENTRÉE À METTRE EN VALEUR | ➡ COLLECTRICE SECONDAIRE |
| 🚂 GARE DE TRAIN SAINT-LAMBERT | | ↔ LIEN VÉHICULAIRE À CRÉER |
| ▭ PARC | | ↔ LIEN PIÉTON EXISTANT |
| VOCATION | | ↔ LIEN PIÉTON À COMPLÉTER |
| ▭ ACTIVITÉS INTENSIVES | | ↔ LIEN PIÉTON À CRÉER |
| ▭ ACTIVITÉS RESTREINTES | | — RÉSEAU CYCLABLE |
| | | — INTERFACE DE STATIONNEMENT À RÉAMÉNER |

PÉRIMÈTRE RÉVISÉ

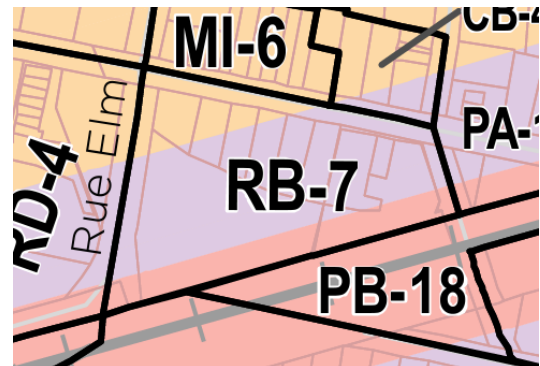
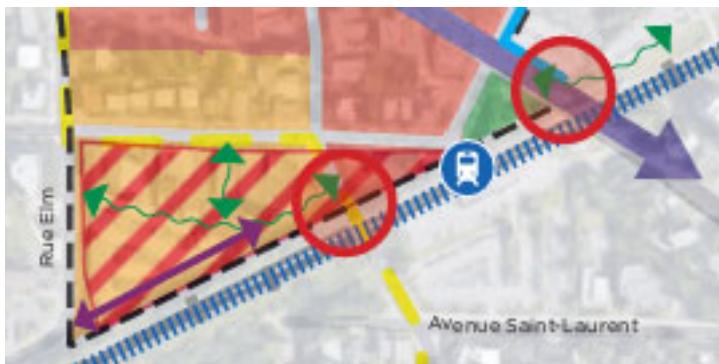
Comments on the PPU – Centre-Ville de Saint-Lambert

OBJECTIF 1.1 MAINTENIR ET ENCOURAGER LE DÉVELOPPEMENT DE LA FONCTION RÉSIDENTIELLE

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.

As indicated in your plan, a secondary service/vehicle access is required at the rear of the site to provide access to underground parking, waste and servicing. Presently, all development on the street is blocked until the Daviault property is sold, as this access is required through this property.

IF the City wishes to encourage development on Saint-Denis, the City should strongly consider (1) rezoning the necessary space to create a service corridor, and (2) expropriating this space. Even if Daviault sells their property, this corridor will not be created out of the good will of private developers, so the City will need to own this element of the future development. Rezoning the space will also reduce the cost of any necessary expropriation.



OBJECTIF 1.2 CONSOLIDER LA DESSERTE COMMERCIALE ET DE SERVICES DU CENTRE-VILLE ET FAVORISER LA CROISSANCE DE SA BASE ÉCONOMIQUE

1.2.2 Secteur d'activités restreintes : usages commerciaux limités aux activités ne générant pas de nuisances pour les usages résidentiels adjacents;

It is important that commercial activities do not provide a nuisance to residents, especially as the City wishes to densify and diversify the downtown. Presently this objective is only communicated for the Secteur d'activités restreintes, but it should also be highlighted for the Secteur d'activités intensives. Furthermore, the Secteur d'activités intensives is directly adjacent to residential areas, making this objective important for both types of commercial development.

OBJECTIF 3.3 AMÉLIORER LA FONCTIONNALITÉ ET L'IMAGE URBAINE DES ESPACES DE STATIONNEMENT

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.

Should screens be encouraged or required?? I would suggest required.

Comments on the Reglement de Zonage 2023-215

2.6 GROUPE RÉCRÉATION, PARCS ET ESPACES VERTS (PA)

2.6.1 Parcs, espaces verts et équipements sportifs (Classe A)

I feel there is an opportunity to create 2 types of parcs in Saint-Lambert:

1. Recreational parks: these parks are used by the public for activities, have recreational infrastructure and design for games/sport, and are maintained by the City at a standard for these services (e.g. mowing the lawn, seasonal plantings, etc)
2. Natural parks: like Parc Limousin, these parks require limited intervention and maintenance aside from a pathway.

There are a number of underused green spaces in Saint-Lambert that would be well suited to convert into a more natural setting with plantings of native plants/tree species. This would result in increased carbon capture for the City, increased biodiversity, improved rainwater retention and reduced maintenance costs for the city.

This opportunity exists in the below areas:

- Coulee Verte
 - Parc Lesperance
 - Parc Brixton
- Vieux Saint Lambert
 - Parc Dulwich
 - Parc Grand Tronk
 - Parc de la Voie Maritime
- Parc de la Renaissance & Upper Houde
- Upper Edison
- Preville
 - Preville en bas
 - Avenue du Bearn
 - Upper Preville
 - Parc Limousin (west side)

3.1.6 Logement complémentaire à usage familial

- 8 - Le logement complémentaire doit être raccordé à la même entrée de service d'électricité, d'aqueduc, d'égout sanitaire et de gaz naturel que celle du logement principal;

One of the objectives of this initiative is to permit a means to create affordable housing for bi-generational needs. Many lots in Saint-Lambert are oriented in a way that it would be much more affordable for the secondary unit to connect directly the city utilities as opposed to via the primary residence.

Furthermore, making this a requirement will likely result in significant (and costly) modifications being required to the principle residence (drain & foundation excavation, modified electrical capacity, etc). This should be encouraged, but not be a requirement – otherwise this option will only be feasible for the wealthy.

5.8.3 Appareil de climatisation, de ventilation, thermopompe et pompe à chaleur pour un usage autre que résidentiel

As we attempt to densify our centre-ville, it is important that we manage the noise caused by ventilation, mechanical and HVAC equipment of large multifamily residential and commercial buildings. I think that the issues related to the installation and placement of mechanical (HVAC) equipment needs to be more prescriptive. Should there be a restriction on the type of mechanical equipment permitted? Should mechanical equipment be obliged to be placed on the roof? Should sound barriers be required? Should equipment be located away from the building perimeter? (I would say yes to all of these issues).

I would recommend that it is clearly prescribed that all mechanical equipment needs to be located on the roof of buildings, away from the building perimeter, and have a sound barrier that exceeds the height of the equipment.

The City of Vancouver has very prescriptive requirements that could be a good reference:

<https://vancouver.ca/files/cov/2007-005-kitchen-ventilation-systems-commercial-type-cooking-operations.pdf>

13: Terminologie - ÉQUIPEMENT MÉCANIQUE

Should also include kitchen ventilation (commercial fume hoods, etc.)

Plan de Zonage

Hauteurs de Batiments

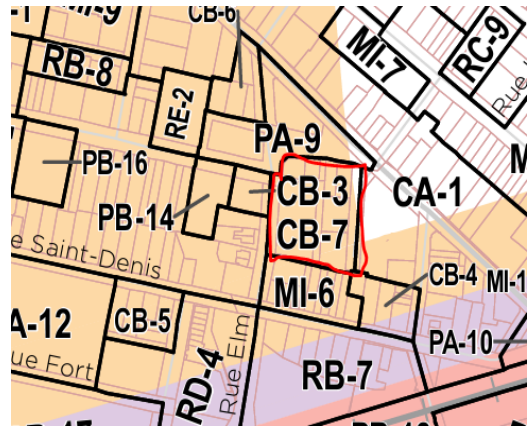
Objectif 1.2 discussed developing the City at a human scale (*Encourager un développement urbain compact, à échelle humaine, respectant le caractère spécifique et l'harmonie visuelle des quartiers résidentiels*); this principle is essential to developing a healthy and sustainable city. Unfortunately, I find that many of the proposed building heights for underdeveloped land fails to achieve the human scale and do not align or integrate with the surrounding context.

- CB-7 (Parc du Village) 6 stories (should be 4)
- MI-9 (City Hall) 8 stories (should be 4-6)
- MI-7, MI-8 (Taylor and Notre-Dame parking lots) 6 stories (should be 4)

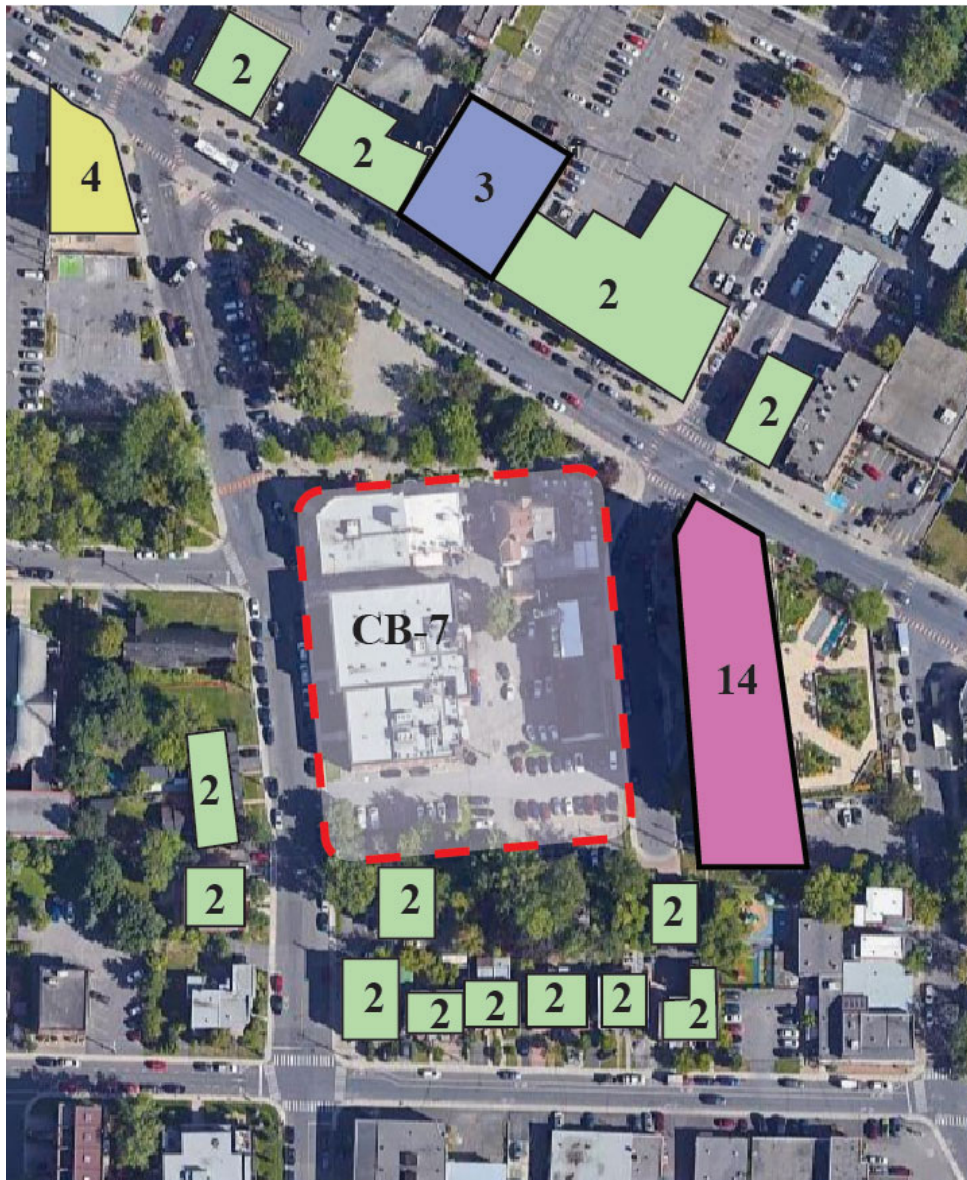
As opposed to densifying a few sites with excessive height, I think we could achieve the same density at a human scale by permitting more development at 4 stories, even in locations typically filled with single family homes. For example, all secondary corridors (Desaulniers, Green, Mercier, Tiffin, Queen, etc. could all be zoned for 4 story multifamily).

Rezoning of CB-7 (Bell & Carre Woodstock). Site has been rezoned for multifamily residential up to 6 stories

Aside from 222 Woodstock (14 stories), the surrounding sites are all between 2-3 stories. This site is directly adjacent to a city park.



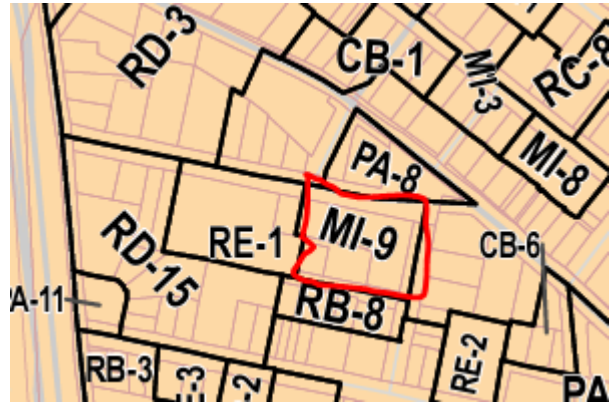
Zoning this site to 6 stories is not aligned with the surrounding context; raising the height to align with the 14 story anomaly is disingenuous. 6 stories is beyond the human scale objective (Objectif 1.2) that helps to define Saint-Lambert’s centre-ville. Finally, a six-story building on this site would shade the adjacent greenspace. I would recommend that **4 stories** (2 stories directly adjacent to the park) is more appropriate and aligned with the surrounding context.



Rezoning of MI-9 (City Hall site). Site has been rezoned for multifamily residential up to 8 stories

While there are two large apartment blocks (8 & 11 stories), the surrounding sites are all between 2-3 stories. This site is directly adjacent to a city park.

Zoning this site to 8 stories is not aligned with the surrounding context. 8 stories is beyond the human scale objective (Objectif 1.2) that helps to define Saint-Lambert's centre-ville. Finally, an eight-storey building on this site would shade the adjacent greenspace. I would recommend that **4-5 stories** is more appropriate and aligned with the surrounding context. (Perhaps save the addition of a 5th story as a developer incentive).



Comments on the Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale

3.2.5 Objectifs et critères relatifs à un équipement mécanique et un espace de remisage extérieur des contenants de matières résiduelles

Mechanical equipment & exterior waste storage are very separate subjects and should not be grouped together in my opinion.

- a) L'équipement mécanique ou un espace de remisage extérieur de matières résiduelles est localisé de manière à limiter le bruit perçu depuis les propriétés voisines ou les espaces publics;
- b) L'équipement mécanique ou un espace de remisage extérieur de matières résiduelles est autant que possible non visibles de la rue et des terrains adjacents, un aménagement tel un mur-écran s'intégrant à l'architecture du bâtiment principal ou des aménagements paysagers sont proposés afin de diminuer son impact visuel;

I think that the issues related to the installation and placement of mechanical equipment needs to be more prescriptive. Should there be a restriction on the type of mechanical equipment permitted? Should mechanical equipment be obliged to be placed on the roof? Should sound barriers be required? Should equipment be located away from the building perimeter? (I would say yes to all of these issues).

The City of Vancouver has very prescriptive requirements that could be a good reference:

<https://vancouver.ca/files/cov/2007-005-kitchen-ventilation-systems-commercial-type-cooking-operations.pdf>

3.2.9 Objectifs et critères relatifs à un café-terrasse

It could be valuable to add the requirement for café-terrace operations to provide their own waste bins in the event of significant waste production (e.g. ice cream, fast food, etc)

5.3.1 Objectifs et critères applicables à un projet assujéti dans la zone RB-7

1 - Créer des ensembles à échelle humaine contribuant à l'image de marque de Saint-Lambert

A point should be added about prioritizing vehicular circulation, service, and parking to the rear of the site to maintain the human scale along avenue Saint-Denis.

Paul Guenther

Madame, Monsieur,

Lors de la refonte du zonage en 1996, la zone CB-1 a été créée comme zone de transition sur le boul. Desaulniers, entre l'avenue Victoria et l'avenue Notre-Dame, **limitée aux activités ne générant pas de nuisances pour les usages résidentiels adjacents** et par le fait même réduire les conflits d'usages. C'est ainsi que les deux restaurants de cette zone sont devenus dérogatoires.

Mais en les rendant conformes par la nouvelle refonte, ceux déjà existants auront le droit de s'agrandir et d'autres restaurants auront aussi le droit de s'ouvrir. Et il y a autant de possibilités qu'il y a de locaux au rez-de-chaussée.

Pourquoi le Conseil veut-il rendre possible l'ouverture de nouveaux restaurants dans cette zone ? Augmenter les nuisances devant un secteur résidentiel, c'est vraiment ce que souhaite le Conseil?

L'ouverture d'un 3^e restaurant dans la Zone CB-1 ferait en sorte que 33% des commerces de cette zone serait des restaurants, comparativement à moins de 20% dans la zone CA-1 qui a une superficie au moins 6 fois plus grande.

Advenant la fermeture du commerce au 14 boul. Desaulniers, par exemple, rien ne pourrait empêcher un restaurant de s'y installer, avec un grand café-terrasse le long du bâtiment sur Notre-Dame, directement en face d'un secteur résidentiel. Ce qui est inacceptable.

D'autant plus inquiétant que dans l'article 6.3 du nouveau règlement sur les cafés-terrasses, cuisiner sur la terrasse est le seul interdit. Toutes les interdictions concernant la danse, les concerts, l'usage d'appareils sonores, etc, ont disparu. Et la notion de café-terrasse sur le domaine public n'existant plus, la Ville n'aura aucun contrôle. Le pire est donc à craindre.

Lire le paragraphe *Gestion du bruit*, p.14, de la Charte des cafés-terrasses de Saint-Lambert.

Les signataires de cette pétition demandent au Conseil de conserver les usages de la zone CB-1, zone de transition, tels qu'ils sont depuis 2008, de laisser la durée des droits acquis à 6 mois, et de ne pas modifier le règlement sur les cafés-terrasses.

Le Conseil doit prendre conscience des limites qui s'imposent dans l'exploitation de tels commerces face à un secteur résidentiel.

Denise Hallmich
398 av. Notre-Dame
Saint-Lambert

Les signataires de cette pétition demandent au Conseil de conserver les usages de la zone CB-1, zone de transition, tels qu'ils sont depuis 2008, de laisser la durée des droits acquis à 6 mois, et de ne pas modifier le règlement sur les cafés-terrasses

Nickel Hallnic (HALNICH) 398 AV. NOTRE-DAME
Rochelle (ROCHELEAU) 61. Boul. Desaulniers #1. St-L.
François FAUTEUX, A. 387 Notre-Dame
Catherine Thiémonge, N. 372 Notre-Dame, St-Lambert
Ana Maria Pacheco 388 Notre Dame, St-Lambert
Kristalanne Pacheco 388 Av Notre Dame, St Lambert
Steven Christine 388 AV NOTRE DAME, ST LAMBERT
Grandis Dagenais 70 Boul. Desaulniers St-Lambert
Yu Mikhailov 70 Boul. Desaulniers St-Lambert
Denise Hallnic 398 AVE NOTRE-DAME ST-L
Ines Cabral 394 AVE NOTRE-DAME ST-L
Ines Cabral Ines Cabral 394 AVE. NOTRE-DAME. ST-L
Clement L-C. (CLÉMENT LEMAY-CHAPUT) 384 NOTRE-DAME, ST-LAMBERT
Alain Vallée (ALAIN VALLÉE) 311 AV NOTRE-DAME
Marieve Auger 385 NOTRE DAME
Denise Bellé 385 NOTRE DAME
Nicole Auger 385 NOTRE-DAME
NICOLE AUGER

Bonjour,

Je suis en total désaccord avec ce nouveau plan d'urbanisme qui va permettre l'établissement de commerces érotiques sur Riverside entre le boulevard Wilfrid-Laurier et Edison!

Merci.

jgp. 336 Hickson, St-Lambert.

— *reçu par courriel*

Bonjour Mme Fortin,

Nous nous sommes brièvement rencontrés la semaine dernière à vos bureaux.

Nous habitons une maison jumelée centenaire en brique rouge sur la rue Logan, type de maison que l'on retrouve dans la zone RA-4 à plus d'une centaine d'exemplaires.

Notre propriété possède une marge frontale de 10,21 mètres, soit une marge frontale supérieure à certains de nos voisins.

Nous envisageons le projet de rénover et agrandir la propriété sise au 388 Putney (24,69 m de façade de terrain) dans la même zone ou nous habitons ainsi que d'y ajouter une maison jumelée en marge latérale gauche pour y habiter. (Voir ébauche de plan jointe)

La zone RA-4 permet la construction de maisons de type unifamiliales et jumelées mais oblige une marge frontale de 15 mètres pour chacune des 2 types.

Ce qui est étrange, c'est que la grille des usages et normes stipulent que le taux d'implantation maximum au sol est de 33% pour une unifamiliale et de 50% pour une jumelée mais maintient par contre la même marge frontale de 15 mètres faisant ainsi en sorte que les maisons jumelées peuvent être plus grosse que les maisons unifamiliales.

De nos jours, le gouvernement oblige les municipalités à densifier avec la construction de maisons en rangée et jumelées et la plupart des municipalités demandent 10 mètres de marge frontale pour la construction de maisons jumelées, ce qui est le cas dans cette zone pour la majorité de la centaine de maisons jumelées déjà construites.

Vous m'avez indiqué lors de notre rencontre que la municipalité était en revision du zonage. Nous apprécierions que vous analysiez cette incongruité dans la zone RA-4 avec la construction de maisons jumelées.

La construction d'une maison jumelée à celle existante au 388 Putney permettrait à la municipalité de plus que doubler les taxes perçues pour ce lot.

Pour toute information supplémentaire sur le projet, hésitez pas à communiquer avec moi.

Yves Guertin

— reçu par courriel

Bonjour,

Et merci de nous permettre de commenter les projets de règlements déposés dans le cadre de l'exercice de refonte des outils d'urbanisme 2023 de notre ville.

Ma principale préoccupation porte sur l'ajout du règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI). Si j'ai bien compris, ce règlement permettrait à un promoteur de soumettre un projet au CCU et au conseil municipal qui dérogerait de façon "majeure" à plusieurs aspects de la réglementation en vigueur.

Cet ajout aurait pour effet de réduire la prévisibilité de l'évolution de l'aménagement dans notre ville en permettant de modifier le cadre réglementaire au cas par cas.

Pourquoi se doter d'un cadre réglementaire très détaillé si un propriétaire peut soumettre une demande de "dérogation majeure" à évaluer selon des critères que les élus peuvent choisir de modifier ?

Le développement de la ville semble se réaliser de façon satisfaisante avec le recours aux règlements existants (zonage, permis de construction, aux PPU, PIIA, etc.) ou nouveaux (PAE et autres concernant les travaux municipaux et contributions financières). Alors, pourquoi aurions nous maintenant besoin d'éliminer le cadre qui contraint les propriétaires à s'implanter sur le territoire ?

Même si je fais confiance aux élus pour l'approbation de projets qui conviennent à notre ville, je crois qu'on peut se passer du PPCMOI. Je considère que le PPCMOI a le potentiel de perturber la paix sociale de notre ville puisque les citoyens s'attendent à ce que le développement marginal se réalise selon le cadre réglementaire déjà approuvé.

Je vous remercie de votre attention et de votre considération,

Caroline Derome
60, de Bretagne
Saint-Lambert

— *reçu par courriel*

Bonjour,

Voici mes questions sur le plan d'urbanisme 2023 destinées au Service d'urbanisme de la Ville de Saint-Lambert :

1. Quelles mesures de suivi la Ville de Saint-Lambert va-t-elle prendre pour s'assurer que les projets de construction prévus sont conformes aux critères établis par le plan d'urbanisme?
2. À propos des projets de construction dans le secteur Saint-Charles, de nouvelles voies (ou de nouveaux liens?) seront ajoutées pour faire face à l'augmentation du débit de circulation automobile. Quelles seront ces nouvelles voies et comment vont-elles être aménagées? Si celles-ci ne suffisent pas à fluidifier la circulation, quelles solutions de rechange adopterez-vous?
3. Comment la Ville de Saint-Lambert va-t-elle s'y prendre pour atténuer les nuisances (bruit, poussière, etc.) attribuables à la circulation automobile, au passage de véhicules lourds dans le secteur Saint-Charles?
4. Est-ce que la Ville de Saint-Lambert pourrait entrevoir à moyen terme la réalisation d'un projet de requalification de certains espaces industriels dans le secteur Saint-Charles?
5. Lors de la séance de consultation tenue hier soir, on a mentionné que la norme de construction serait de 75 logements par hectare dans le secteur Saint-Charles. Compte tenu de cette donnée, quel sera le nombre approximatif de nouveaux logements construits et sur quelle superficie totale?
6. Comment le public pourra-t-il prendre connaissance de la révision du plan et des règlements d'urbanisme à la suite des consultations publiques?

Un grand merci pour tous les efforts déployés par l'équipe d'urbanisme dans l'élaboration du plan d'urbanisme. Votre travail rigoureux et votre présentation soignée méritent d'être soulignés. La qualité du français aussi dans la présentation de la documentation et les communications avec le public!

Merci de votre attention et bonne continuation.

Martial Denis
440, rue Upper Edison
Saint-Lambert

— reçu par courriel

Bonjour,

Voici mes commentaires suite à la lecture des documents concernant le titre en rubrique mis à la disposition des citoyens sur le site Web de la ville:

- Règlement de Zonage: Zone CA-2

- Dans cette zone la ville propose de permettre l'usage relié aux commerces exploitant l'érotisme. Je crois que cela est une grave erreur spécifiquement pour ce secteur. Ce secteur a toutes les caractéristiques nécessaires pour assurer le succès de ce type de commerce (salon de massage, danseurs érotiques, sex shop) : Excellent exposition sur la 132, accès facile au pont Victoria et autoroute, stationnement disponible, à l'abri des regards indiscrets. Un tel usage dans la Zone CA-2 a de très bonnes chances de voir le jour. Avec les caractéristiques du site nous pouvons facilement imaginer que la criminalité, la prostitution et drogue vont aussi s'y installer. Quelle image de Saint-Lambert vue de la 132. On oublie trop souvent que cette zone est une porte d'entrée importante du quartier Parc Victoria (où familles avec enfants y vivent) et est une vitrine de Saint-Lambert sur la 132. Je crois aussi que vous devriez augmenter le nombre d'étages dans cette zone (4 étages avec penthouse jusqu'à 5 et 6 étages) afin de favoriser le redéveloppement de cette zone qui pourrait avoir un aspect plus positif qu'actuellement et qui pourrait contribuer à une meilleure qualité de vie des résidents. Les commerces reliés à l'érotisme seraient, à l'opposé, une catastrophe.

Je serais curieux de savoir comment des villes comme Hampstead, Montréal Ouest et Westmount traitent d'un tel usage, ces villes ont une prédominance résidentielle et sont socio-économiquement semblables à Saint-Lambert.

- Dans toutes les zones où il y a des RPA:

La ville de Saint-Lambert devrait ajouter dans ses usages une classe limitative aux Établissements avec services de soins de santé à l'endroit où de tels établissements existent déjà afin d'empêcher la conversion de RPA en édifices locatifs. Seuls les Établissements avec services de soins de santé devraient y être permis.

- Plan d'Urbanisme, PPU Saint-Charles et Centre-Ville.

Créer une nouvelle coulée verte le long des voies ferrées. Cette coulée verte devrait être reliée à la coulée verte existante et au réseau cyclable et piéton. Cela pourrait devenir un projet phare pour tout Saint-Lambert.

- PPU Wilfrid-Laurier.

Subdiviser ce secteur en plusieurs zones. Le nombre d'étages le long de Laurier pourrait être de 6 à 7 étages avec retrait après 4 étages. Commerces au rez-de-chaussée. Le long de Victoria le nombre d'étages pourrait être limité à 4 (avec un pourcentage jusqu'à 5 étages). Le nombre d'étages devrait décroître à mesure que nous nous approchons du voisinage existant sur Queen, Rivermere et Rothsey. Un parc et espace public devraient être créés pour soutenir le nouveau quartier.

- Plan d'urbanisme

- Milieu Villageois: nous constatons l'importance de créer des îlots de fraîcheur. Plusieurs personnes âgées vivent et profitent de la rue Victoria mais ont peine à trouver l'ombre l'été.

- Suggestion: remplacer les arbres actuels par des arbres à grand déploiement.

- Milieu 4.

Il y a présence d'îlot de chaleur tout le long du boulevard Laurier.

- Suggestion: Évaluer la possibilité de faire un terre-plein et de planter des arbres à grand déploiement (ceci améliorerait aussi l'aspect visuel d'une entrée importante à Saint-Lambert et confirmerait la signature de Saint-Lambert comme cité jardin.

- Dans toutes les zones.

- Constant: Encore aujourd'hui malheureusement plusieurs propriétés dans la ville n'ont aucun arbre important

et à grand déploiement en façade.

- suggestion: plantation obligatoire (arbres fournis par la ville et plantés par la ville, afin de s'assurer de la pose adéquate) d'arbres à grand déploiement sur toutes les propriétés n'ayant pas actuellement d'arbre.
Pour les propriétés ayant une grande façade, plus d'un arbre devrait être posé.

Règlement de construction
Et PIIA

- Nous devrions favoriser l'utilisation de matériaux ainsi que le choix de couleurs qui contribuent à la réduction des îlots de chaleur.

- les couleurs pâles devraient avoir préséance. Idéalement aucune grande surface de toiture et de revêtement vertical ne devraient être noire ou de couleur trop foncée. Les couleurs foncées telles que le noir pourraient être utilisées et limitées aux couleurs d'accent sur les portes, fenêtres ou détails architecturaux seulement.

- Aire de stationnement:

Suggestion: Favoriser l'utilisation de matériaux perméables. Les stationnement en asphalte ne devraient plus être permis car imperméables et ils contribuent aux îlots de chaleur. Les pavés unis ou revêtements de pierres devraient être de couleurs pâles.

Merci

Pierre-Francois Chapleau
77 Union
Saint-Lambert
J4R 2M4

— *reçu par courriel*

Bonjour madame Fortin,

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

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

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

Merci beaucoup de votre collaboration.

Anne-Marie Delmas

54 rue du Prince Arthur

— *reçu par courriel*

Bonjour madame Fortin,

Suite au dépôt du nouveau PPU pour le centre-ville, et dans le but de bien protéger nos immeubles à vocation résidentielle, permettez-moi de souligner une fois encore les inquiétudes et le désir des résidents sur Prince-Arthur et sur St-Denis que leur immeubles résidentiels soient inclus dans la zone multifonctionnelle à vocation résidentielle et non à vocation commerciale, comme indiqué dans la modification au plan ci-joint. Nous souhaitons fortement que vous considériez les immeubles qui sont actuellement résidentiels et que vous les incluiez dans la zone multifonctionnelle à vocation résidentielle. Plutôt qu'un ajout proposé par vous dans la réglementation, cette modification nous semble très simple à appliquée et respecterait les immeubles qui sont déjà à vocation résidentielle.

Merci beaucoup de votre collaboration.

Anne-Marie Delmas pour les résidents de la rue Prince-Arthur et Saint-Denis

54 rue du Prince Arthur

— *reçu par courriel*

Bonjour,

- il existe un plan d'urbanisme détaillé pour le secteur du centre-ville, le secteur St-Charles, le secteur Wilfrid-Laurier. Quel est le plan de la ville pour le secteur identifié à redévelopper CA-2 ? Étant donné que le secteur est identifié à contraintes de bruits, de vibrations et est enclavé entre la voie ferrée et l'autoroute 132 ? La ville identifie-t-elle tout de même ce secteur pour le redéveloppement immobilier alors qu'il n'y a qu'une seule habitation résidentielle actuellement ?

- le plan d'urbanisme du secteur St-Charles prévoit une bande verte le long de la voie ferrée. Est-ce le cas pour CA-2 ?

- la ville identifie CA2 comme le seul secteur où des « commerces exploitant l'érotisme » pourront s'installer. Pourquoi avoir désigné CA2 pour cette utilisation et quelles sont les intentions de la ville à ce sujet ?

Merci,
Justine Landreville
50 av. Edison

— *reçu par courriel*

