



# Ville de Saint-Lambert

PLAN D'URBANISME

JUILLET 2022



**BC2**



# Table des matières

<b>1. MISE EN CONTEXTE</b> .....	<b>1</b>	<b>4. STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT À L'ÉCHELLE DES MILIEUX DE VIE.</b> .....	<b>59</b>
1.1 LE CONTEXTE DE PLANIFICATION .....	1	4.1 LA VILLE DES COURTES DISTANCES .....	59
1.2 LE PLAN D'URBANISME 2008 - LE BILAN .....	2	4.2 LES MILIEUX DE VIE .....	60
1.3 LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RÉVISÉ DE L'AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL .....	3	<b>5. PLAN D'ACTION.</b> .....	<b>91</b>
1.4 LES NOUVEAUX DÉFIS .....	4	<b>6. CONCORDANCE RÉGLEMENTAIRE.</b> .....	<b>97</b>
1.5 DÉMARCHE PARTICIPATIVE .....	5	<b>7. TERMINOLOGIE</b> .....	<b>98</b>
1.6 ENGAGEMENT MUNICIPAL EN DÉVELOPPEMENT DURABLE .....	7	<b>ANNEXE 1</b>	
1.7 APPROCHE DU PLAN D'URBANISME .....	9	BILAN DE L'ATTEINTE DES OBJECTIFS DU PLAN D'URBANISME DE 2008	
<b>2. LECTURE DU MILIEU.</b> .....	<b>11</b>	<b>ANNEXE 2</b>	
2.1 SOCIODÉMOGRAPHIE .....	11	PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU) DU SECTEUR SAINT-CHARLES	
2.2 COMPOSANTES IDENTITAIRES .....	15	<b>ANNEXE 3</b>	
2.3 DÉFIS POUR L'AMÉNAGEMENT D'UN TERRITOIRE ÉCORESPONSABLE .....	17	PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU) DU CENTRE-VILLE	
<b>3. STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE.</b> .....	<b>39</b>	<b>ANNEXE 4</b>	
3.1 ÉNONCÉ DE VISION .....	39	PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU) DU SECTEUR CENTRAL DU BOULEVARD SIR-WILFRID-LAURIER	
3.2 ORIENTATIONS ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT .....	40	<b>ANNEXE 5</b>	
3.3 LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE ...	42	HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER	
3.4 LES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE .....	45	<b>ANNEXE 6</b>	
3.5 LES HAUTEURS MAXIMALES .....	51	POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT 2012-2031	
3.6 LES DENSITÉS RÉSIDENTIELLES .....	53		
3.7 LA PLANIFICATION DÉTAILLÉE .....	58		

---

**CRÉDIT PHOTOS**

Ville de Saint Lambert

# Liste des figures

<b>Figure 1</b>	Les territoires administratifs	1
<b>Figure 2</b>	Résumé de la démarche participative « Saint-Lambert 2035 »	6
<b>Figure 3</b>	Saint-Lambert – Territoire écoresponsable	9
<b>Figure 4</b>	Projections de population pour la Ville de Saint-Lambert, 2016-2036	11
<b>Figure 5</b>	Répartition de la population par groupe d'âge	12
<b>Figure 6</b>	Profil des ménages privés	13
<b>Figure 7</b>	Revenu des ménages	13
<b>Figure 8</b>	Typologies de logement	14
<b>Figure 9</b>	Identité territoriale de Saint-Lambert	15
<b>Figure 10</b>	Mobilité	18
<b>Figure 11</b>	Zones de contraintes liées aux infrastructures de transport	20
<b>Figure 12</b>	Parcs et équipements communautaires	22
<b>Figure 13</b>	Secteurs d'intérêt et immeubles patrimoniaux	24
<b>Figure 14</b>	Secteurs d'intérêt archéologique	25
<b>Figure 15</b>	Récréotourisme	28
<b>Figure 16</b>	Milieus naturels d'intérêt	30
<b>Figure 17</b>	Secteurs à consolider ou requalifier	32
<b>Figure 18</b>	Couvert forestier sur le domaine public de Saint-Lambert	34
<b>Figure 19</b>	Ilots de chaleur	36
<b>Figure 20</b>	Vision stratégique d'aménagement de Saint-Lambert	39
<b>Figure 21</b>	Concept d'organisation spatiale	43
<b>Figure 22</b>	Concept de mobilité	44
<b>Figure 23</b>	Affectations du territoire	46
<b>Figure 24</b>	Nombre d'étages	52
<b>Figure 25</b>	Seuils minimaux de densité résidentielle	54
<b>Figure 26</b>	Terrains vacants et à redévelopper (2012-2031)	55
<b>Figure 27</b>	La ville des courtes distances	59
<b>Figure 28</b>	Découpage du territoire selon les milieux de vie	61
<b>Figure 29</b>	Milieu de vie 1	65
<b>Figure 30</b>	Milieu de vie 2	69
<b>Figure 31</b>	Milieu de vie 3	73
<b>Figure 32</b>	Milieu de vie 4	77
<b>Figure 33</b>	Milieu de vie 5	81
<b>Figure 34</b>	Milieu de vie 6	85
<b>Figure 35</b>	Milieu de vie 7	89

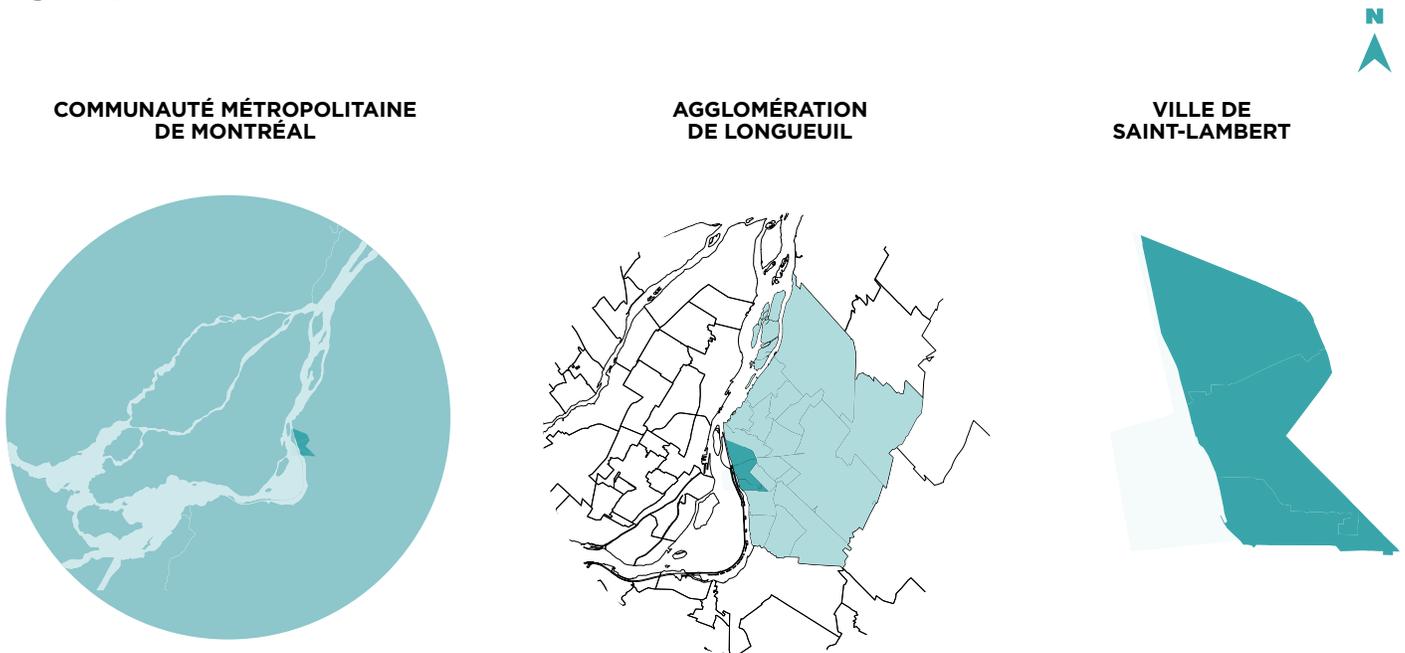
# 1. Mise en contexte

## 1.1 CONTEXTE DE PLANIFICATION

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

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

Figure 1 | Les territoires administratifs



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

## 1.2 LE PLAN D'URBANISME 2008 LE BILAN

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

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

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

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

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

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

### COMMERCE ET SERVICE : UNE CONSOLIDATION À PARFAIRE

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

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

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

## INDUSTRIES : VERS UN CHANGEMENT DE VOCATION

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

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

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

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

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

## ENVIRONNEMENT : VERS UNE APPROCHE HOLISTIQUE

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

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

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

Le Schéma d'aménagement et de développement révisé, adopté par l'agglomération de Longueuil en 2019, dégage les six grandes orientations en matière d'aménagement du territoire suivantes :

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

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

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

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

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

## 1.4 LES NOUVEAUX DÉFIS

Malgré le fait que plusieurs enjeux soulevés lors de l'élaboration du plan d'urbanisme de 2008 sont toujours d'actualité, une Ville est toujours en évolution et doit s'adapter au contexte dans lequel elle évolue. Plus de 10 ans après l'adoption de son dernier plan d'urbanisme, de nouveaux défis pointent à l'horizon, la révision de ce document de planification est donc nécessaire afin d'être proactif et de cibler précisément et concrètement les actions à prendre afin de faire face à ces nouveaux défis tout en gardant en tête les enjeux territoriaux déjà présents.

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

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

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

## 1.5 DÉMARCHE PARTICIPATIVE

### VISION D'AMÉNAGEMENT DURABLE : SAINT-LAMBERT 2035

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

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

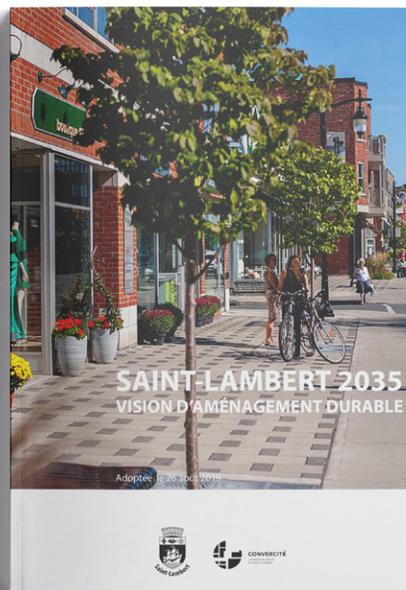


Figure 2 | Résumé de la démarche participative  
« Saint-Lambert 2035 »



### ENJEUX SOULEVÉS

- + UNE PLANIFICATION COHÉRENTE ET INTÉGRÉE
- + DES ESPACES PUBLICS DE QUALITÉ
- + UNE ÉCONOMIE DURABLE ET DYNAMIQUE
- + UNE DIVERSITÉ D'ACTIVITÉS, DE SERVICES ET DE PERSONNES
- + UNE MOBILITÉ DURABLE ET SÉCURITAIRE POUR TOUS
- + UNE MOBILISATION DE TOUS LES CITOYENS



**LA VISION D'AMÉNAGEMENT DE SAINT-LAMBERT :**  
UNE VILLE QUI CÉLÈBRE SES ATOUTS  
DANS LE RESPECT DE L'EXISTANT.



### GRANDES ORIENTATIONS

1. PLANIFIER UN REDÉVELOPPEMENT DURABLE DU TERRITOIRE EN HARMONIE AVEC LE CARACTÈRE DE VILLAGE URBAIN DE SAINT-LAMBERT, QUI PRÉSERVE LES ESPACES VERTS.
2. OFFRIR DES ESPACES DE QUALITÉ, PRATICABLES TOUTE L'ANNÉE, AU SEIN DESQUELS L'APPROPRIATION CITOYENNE EST FAVORISÉE.
3. RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DE LA VILLE EN ENCOURAGEANT L'INNOVATION ET EN PROMOUVANT UNE ÉCONOMIE LOCALE ET CONTEMPORAINE.
4. ASSURER UNE MIXITÉ DES USAGES ET DES FONCTIONS QUI RÉPOND AUX BESOINS D'UNE DIVERSITÉ DE PERSONNES.
5. PROMOUVOIR LES FORMES DE MOBILITÉ DURABLE EN AMÉLIORANT LA CONNEXION ENTRE LES DIFFÉRENTS LIEUX D'INTÉRÊTS ET RÉDUIRE LA DÉPENDANCE À L'AUTOSOLO.
6. ENCOURAGER LES INITIATIVES CITOYENNES, L'IMPLICATION, LA MOBILISATION ET LA PARTICIPATION DES LAMBERTOIS DE TOUS LES ÂGES.

## 1.6 ENGAGEMENT MUNICIPAL EN DÉVELOPPEMENT DURABLE

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

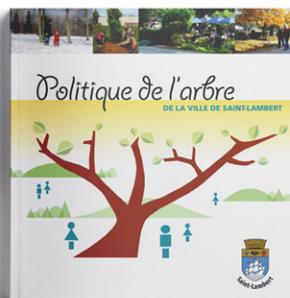
### PLAN DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (2012)

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



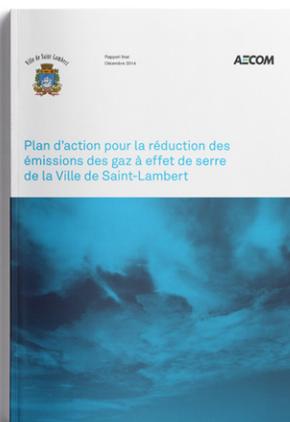
### POLITIQUE DE L'ARBRE (2012)

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



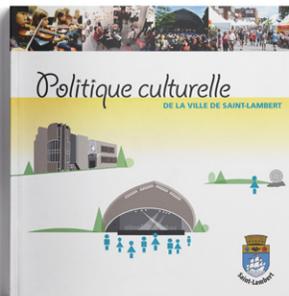
### PLAN D'ACTION POUR LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (2014)

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



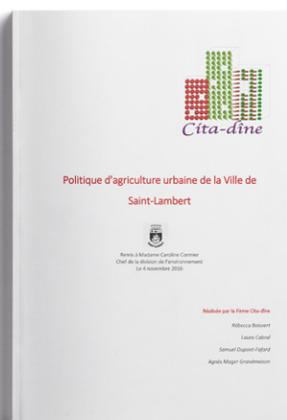
### POLITIQUE CULTURELLE (2016)

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



### POLITIQUE D'AGRICULTURE URBAINE (2017)

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



### POLITIQUE DES FAMILLES ET DES AÎNÉS (2020)

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

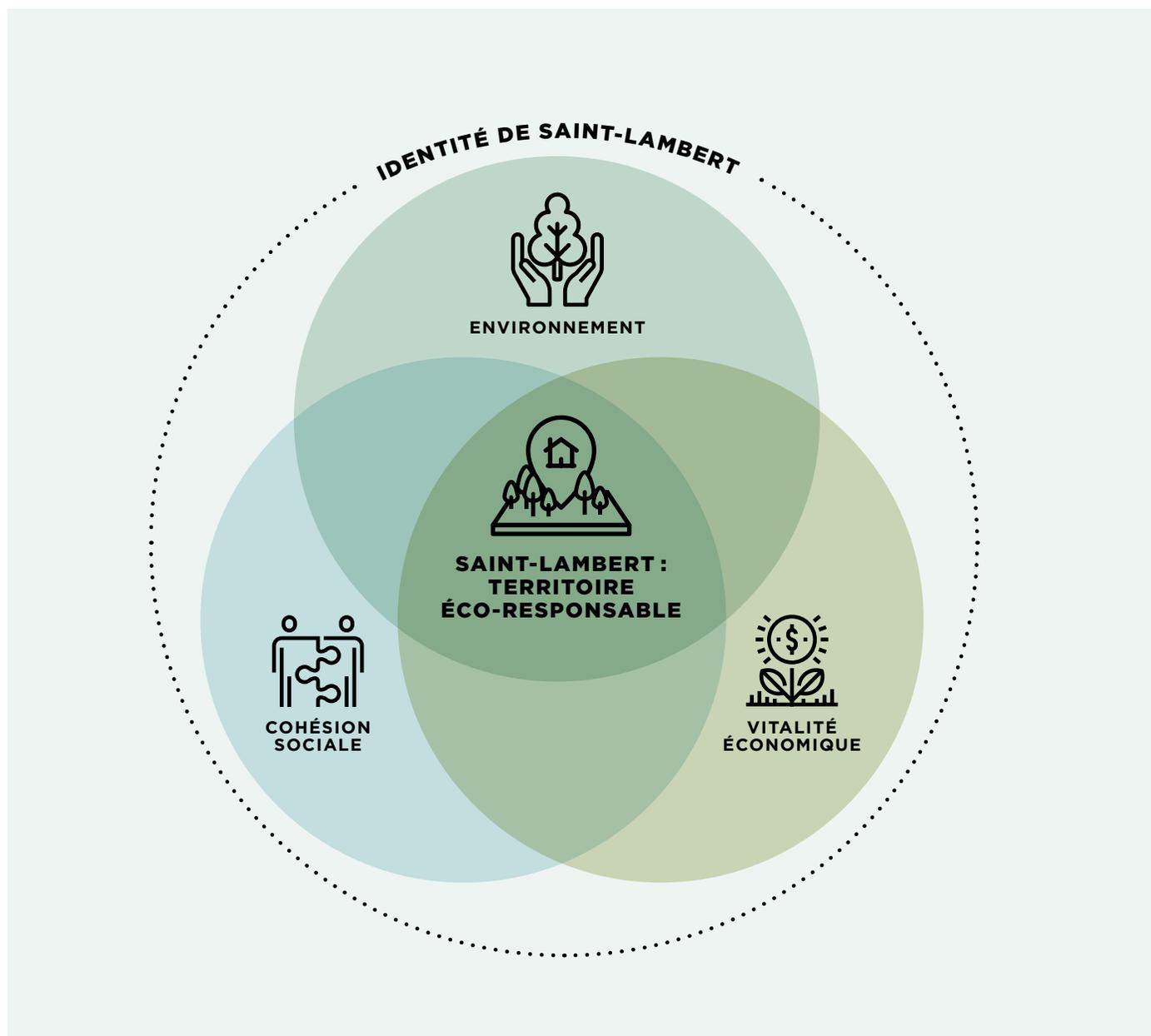


## 1.7 APPROCHE DU PLAN D'URBANISME

Le Plan d'urbanisme de Saint-Lambert reflète la volonté du Conseil municipal de positionner le développement durable comme une priorité et de se donner les outils en termes d'aménagement et de développement pour concrétiser la vision issue de la démarche

participative « Saint-Lambert 2035 ». Autour de ce thème transversal, il préconise une approche qui permet de concilier le respect de l'environnement, la vitalité économique et la cohésion sociale afin de constituer un cadre urbain distinctif.

Figure 3 | Saint-Lambert – Territoire éco-responsable



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

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

---

## LECTURE DU MILIEU

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

## STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE

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

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

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

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

## PLAN D'ACTION

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

## 2. Lecture du milieu

### 2.1 SOCIODÉMOGRAPHIE

#### UNE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE LIMITÉE

La Ville de Saint-Lambert compte 22 725 résidents en 2020. Le territoire est presque entièrement urbanisé. Le phénomène de vieillissement de la population est plus réel à Saint-Lambert que dans les autres municipalités de l'agglomération. L'Institut de la statistique du Québec (ISQ) estime que Saint-Lambert devrait connaître une légère hausse de population à l'horizon 2036. Les projections réalisées sur la période 2016-2036 indiquent une augmentation de 6 % de la population, contre 11,9 % au Québec.

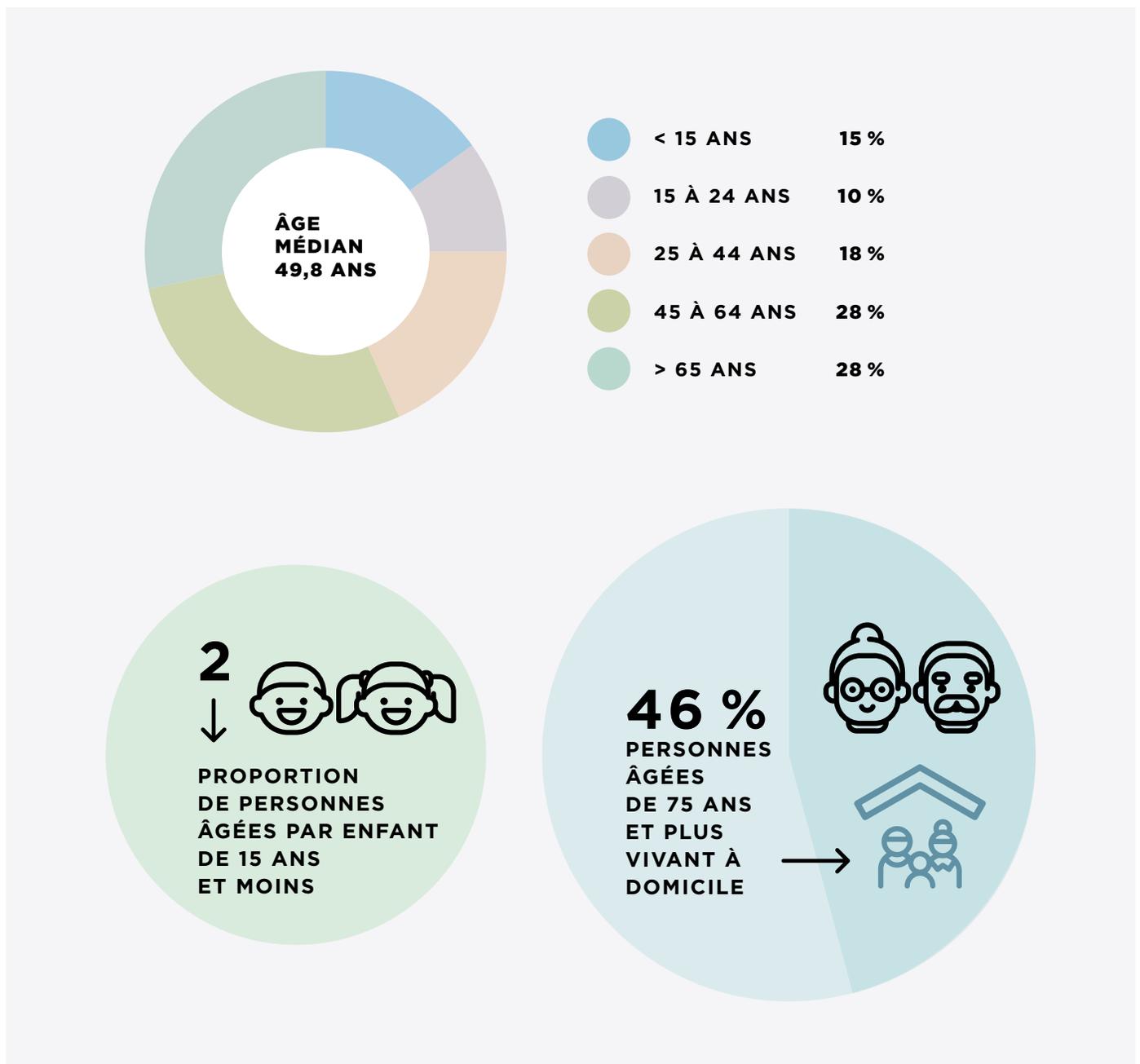
Figure 4 | Projections de population pour la Ville de Saint-Lambert, 2016-2036



## UN VIEILLISSEMENT MARQUÉ DE LA POPULATION

Le phénomène de vieillissement de la population est une réalité pour l'ensemble du Québec. Toutefois, ce phénomène semble particulièrement marqué à Saint-Lambert, où les personnes âgées de plus de 75 ans représentent plus de 15 % de la population, comparativement à 8 % dans l'Agglomération de Longueuil. L'âge médian de 49,8 ans y est également supérieur, alors qu'il se situe à 43,3 ans au niveau de l'agglomération. Par ailleurs, on retrouve presque deux fois plus de personnes âgées que d'enfant de 15 ans et moins.

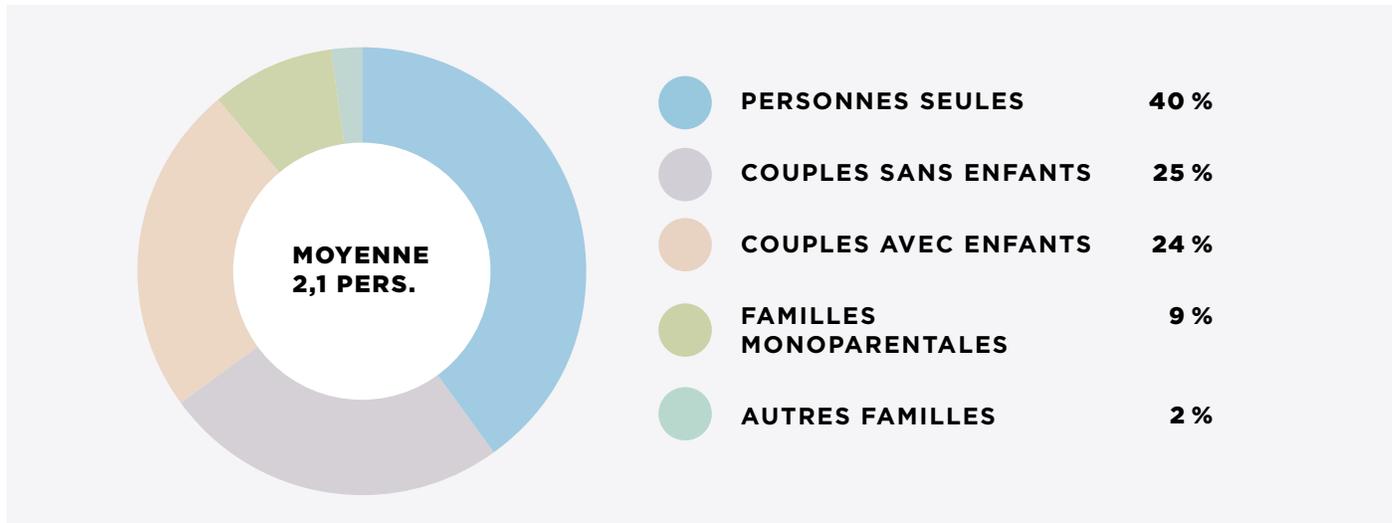
Figure 5 | Répartition de la population par groupe d'âge



## UNE FORTE PROPORTION DE MÉNAGES COMPOSÉS D'UNE SEULE PERSONNE

En 2016, la proportion de ménages composés d'une seule personne est de 40 % à Saint-Lambert. La taille moyenne des ménages est de 2,1, comparativement à 2,3 au Québec. Au total, 3 295 familles avec enfants à la maison résident à Saint-Lambert, ce qui représente seulement 33 % des ménages.

Figure 6 | Profil des ménages privés



## UNE VALEUR ÉLEVÉE DES LOGEMENTS

Le revenu total moyen des ménages à Saint-Lambert atteint 130 329\$ comparativement à 77 306 \$ pour l'ensemble du Québec, soit un écart de près de 41 %. Ces données fournissent une indication de la bonne situation économique des résidents locaux. Les frais de logements mensuels moyens pour les propriétaires comme pour les locataires sont d'ailleurs plus élevés qu'à l'échelle de l'agglomération et du Québec. En 2016, la valeur moyenne des logements était de 491 545\$, comparativement à 295 626\$ sur le territoire voisin de la Ville de Longueuil.

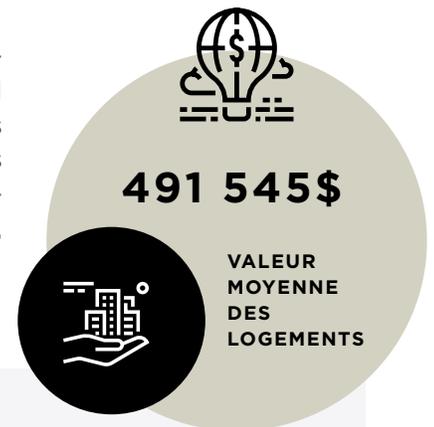
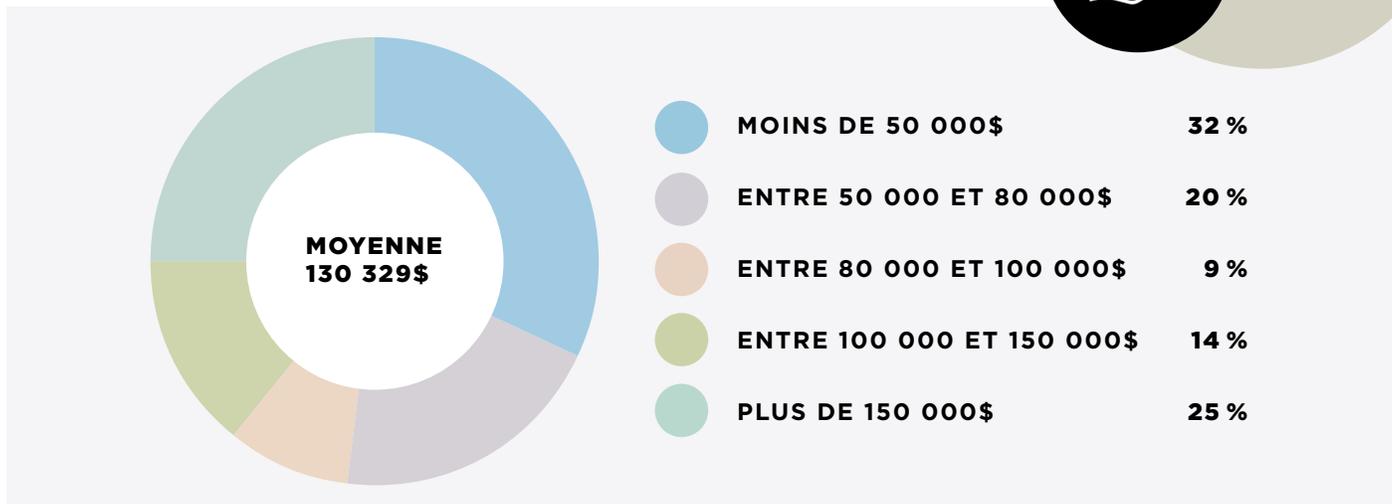


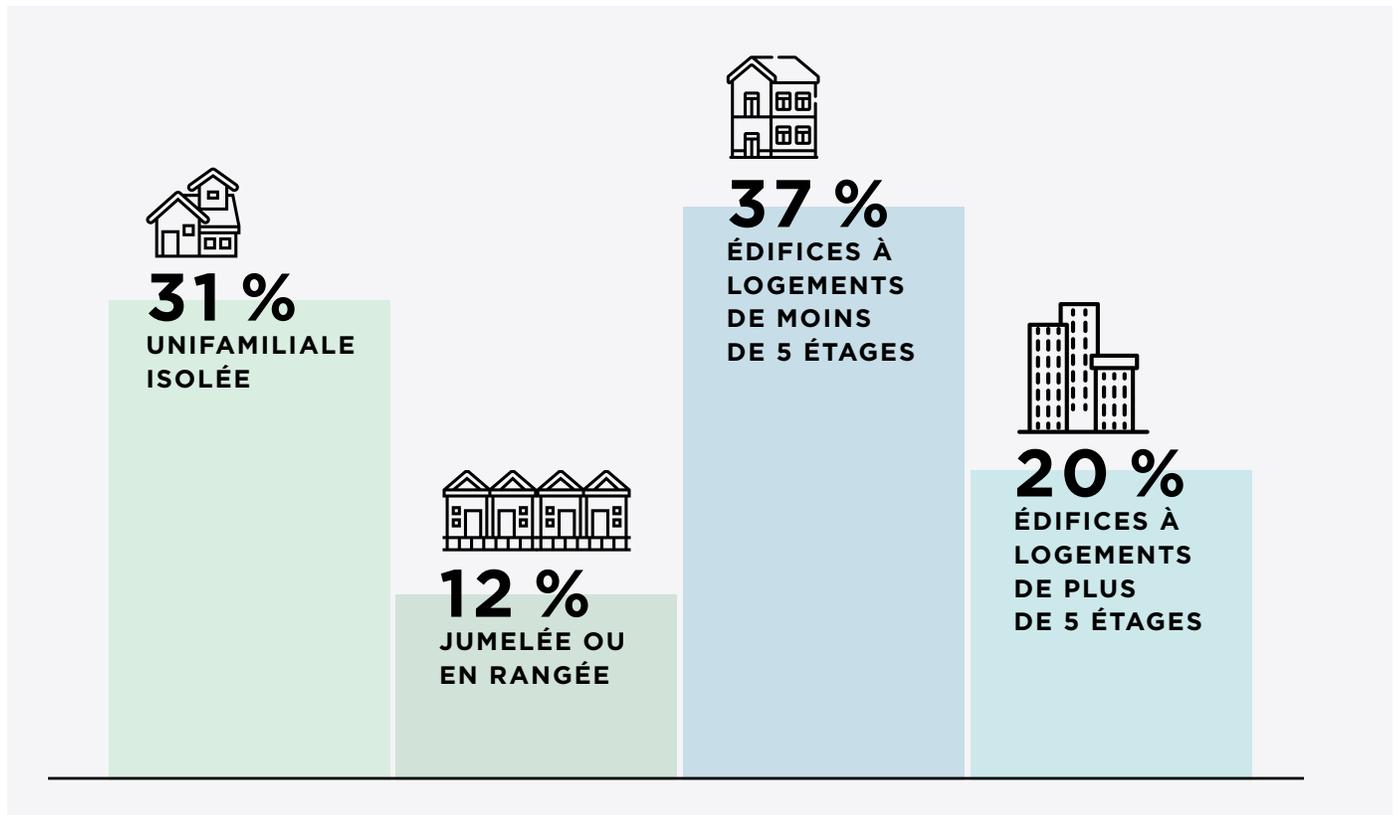
Figure 7 | Revenu des ménages



## UNE TYPOLOGIE RÉSIDENTIELLE DIVERSIFIÉE

Le parc immobilier est considéré comme en très bon état malgré son ancienneté. En effet, près des trois quarts des logements ont été construits avant 1980 et seulement 5% ont été construits entre 2001 et 2016. Le cœur du territoire est composé essentiellement de maisons unifamiliales isolées dont la construction s'est déroulée par vagues successives. Pour autant, Saint-Lambert se distingue par la diversité de sa typologie résidentielle et, depuis quelques années, la part des maisons unifamiliales diminue au profit des habitations de type multifamilial. Le territoire accueille des typologies variées illustrant ainsi les tendances et la volonté de densification et de diversification des milieux de vie.

Figure 8 | Typologies de logement



En 2016, les logements étaient détenus à 64,3 % par des propriétaires. Historiquement, les unités de type propriétaire occupant constituaient une part prépondérante des constructions à Saint-Lambert, mais l'offre en copropriété et locative a obtenu la meilleure performance au cours des dernières années. Le changement de style de vie pour une partie de la population associé à des nouvelles conditions de marché immobilier telles que la rareté des terrains, la hausse des coûts de construction et la diminution de la taille des ménages commandent désormais la construction de segments de marché plus denses, en particulier les unités de type appartement, qui connaissent une progression importante.

## 2.2 COMPOSANTES IDENTITAIRES

Figure 9 | Identité territoriale de Saint-Lambert



**TERRITOIRE  
COMPACT,  
À ÉCHELLE  
HUMAINE**



**CADRE  
DE VIE  
ENVIABLE**

### UN CADRE DE VIE ENVIABLE

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

### UN TERRITOIRE COMPACT, À ÉCHELLE HUMAINE

Le territoire de Saint-Lambert étant urbanisé à 95 %, il a atteint une certaine maturité qui permet aujourd'hui de concentrer les efforts de développement sur la consolidation des acquis. De plus, il bénéficie d'une compacité qui permet non seulement d'encadrer harmonieusement l'espace public, mais aussi de créer des milieux de vie denses et conviviaux, respectueux de l'échelle humaine et favorables à la création d'une ville des courtes distances, axée sur la mobilité durable et la mixité fonctionnelle.

## RICHE PATRIMOINE BÂTI



## VASTE COUVERT FORESTIER



## FORTE COHÉSION SOCIALE



### UN RICHE PATRIMOINE BÂTI

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

### UN VASTE COUVERT FORESTIER

Saint-Lambert bénéficie d'un important couvert forestier qui façonne le paysage urbain. En effet, la ville est reconnue pour la valeur et la beauté de ses arbres.

Présents en abondance et en diversité tant sur les terrains privés que dans les aires publiques, les arbres représentent une richesse naturelle et une composante essentielle de l'identité lambertoise qui mérite d'être préservée et mise en valeur.

### UNE FORTE COHÉSION SOCIALE

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

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

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

### MOBILITÉ DURABLE

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

d'autobus métropolitain prend place sur la route 132, sans desservir toutefois Saint-Lambert.

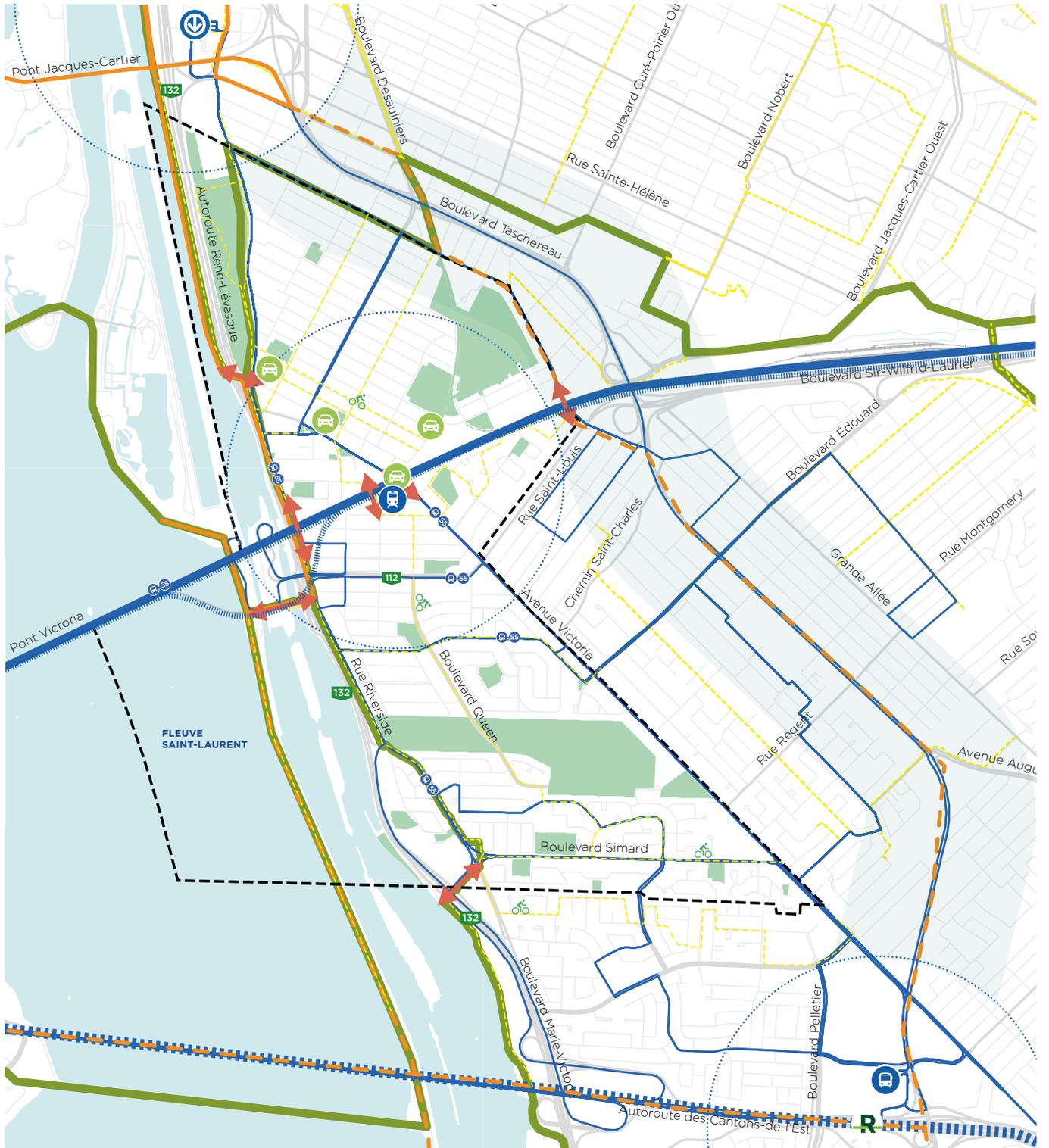
Le réseau est actuellement orienté principalement vers Montréal et les destinations à l'intérieur de l'agglomération, ou même à l'intérieur de Saint-Lambert, sont moins bien desservies. Dans certains secteurs, comme Prévile, les résidents utilisent principalement la voiture pour se rendre à la gare de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

- *La ligne du métro de la Société de transport de Montréal (STM), avec la station Longueuil-Université-de-Sherbrooke, en tant que terminus de la ligne jaune et point de correspondance majeur de nombreuses lignes d'autobus desservant principalement la portion est du territoire de Saint-Lambert, y compris son centre-ville;*
- *La station Panama, désignée en tant que station multimodale du Réseau express métropolitain (REM), dont le tracé emprunte le pont Samuel-de-Champlain.*

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

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

Figure 10 | Mobilité



- |   |   |  |
|---|---|--|
|  CHEMIN DE FER               |  RÉSEAU CYCLABLE                                 |  TERMINUS PANAMA                                  |
|  LIMITE MUNICIPALE           |  ROUTE VERTE                                     |  STATIONS COMMUNAUTO                              |
|  GARE DE TRAIN SAINT-LAMBERT |  PARC  |  SENTIER OKA-MONT-SAINT-HILAIRE                   |
| <b>AIRE D'INFLUENCE TRANSPORT EN COMMUN MÉTROPOLITAIN STRUCTURANT</b>   |  STATION DE MÉTRO LONGUEUIL                      |  RÉSEAU VÉLO MÉTROPOLITAIN (PROJET)               |
|  GARE (RAYON 1KM)            |  STATION REM (FUTURE STATION PANAMA)             |  RÉSEAU D'AUTOBUS                                 |
|  CORRIDOR TASCHEREAU         |  FRANCHISSEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT |  LIGNE EXO MONTRÉAL-MONT-SAINT-HILAIRE / VIA RAIL |

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

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

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

- *la Route 132 (réseau routier métropolitain);*
- *la Route 112 (réseau artériel métropolitain);*
- *l'avenue Victoria, la portion de la rue Riverside au nord de cette dernière, le boulevard Simard et le boulevard Plamondon (réseau artériel d'agglomération).*

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

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

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

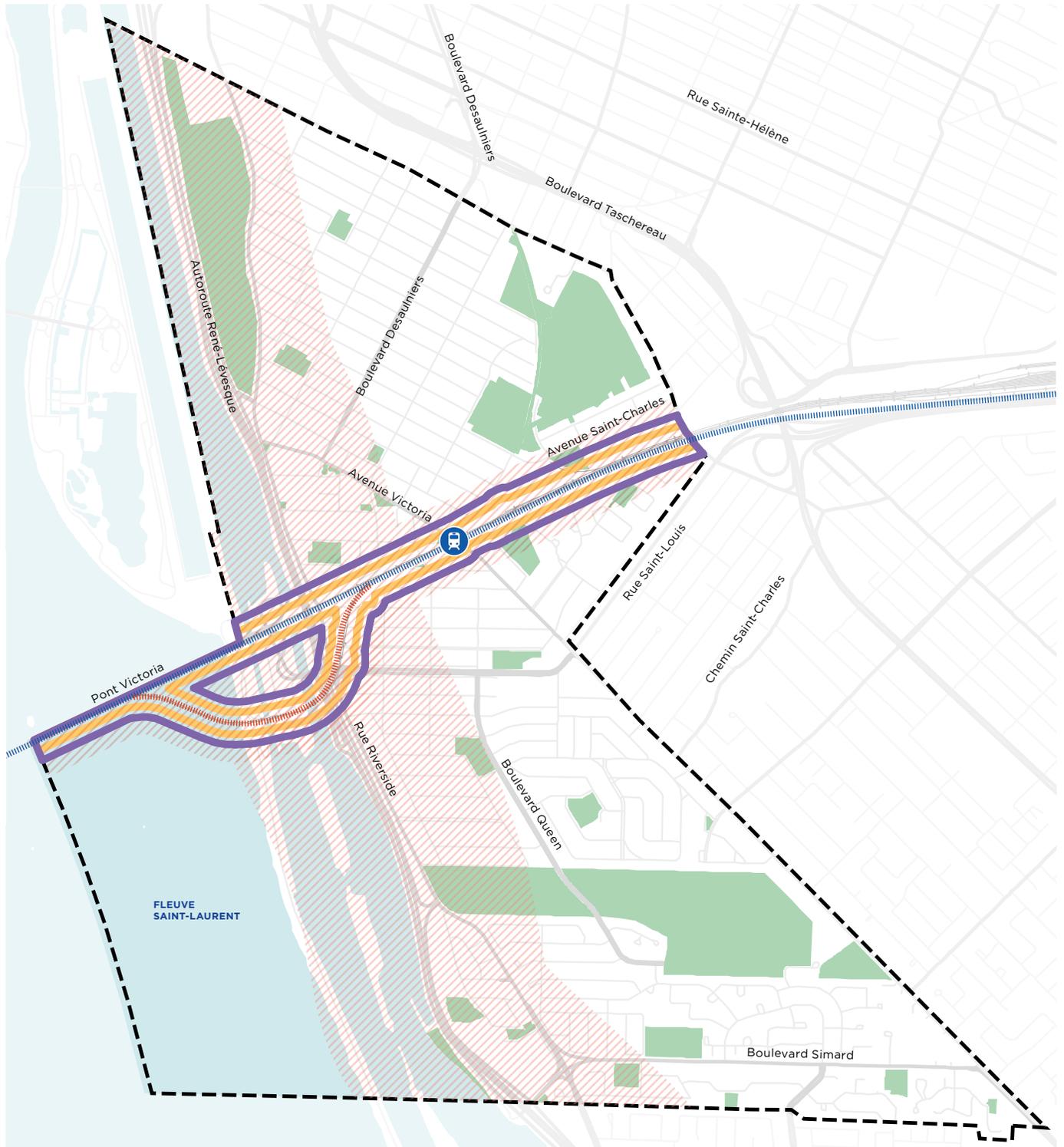
### GESTION DES NUISANCES LIÉES AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

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

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

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

Figure 11 | Zones de contraintes liées aux infrastructures de transport



-  CHEMIN DE FER - VOIE PRINCIPALE
-  CHEMIN DE FER - STATUT À CONFIRMER
-  LIMITE MUNICIPALE
-  GARE DE TRAIN SAINT-LAMBERT

- CONTRAINTES**
-  BRUIT
  -  VIBRATION
  -  SÉCURITÉ

## CRÉATION DE LIEUX DE RENCONTRES ET DE SOCIABILISATION

Saint-Lambert est dotée d'un vaste réseau de parcs et espaces verts qui contribue à l'important couvert forestier de la ville. Ce réseau, qui comprend trente (30) parcs ainsi qu'un golf privé et un golf municipal, mérite toutefois d'être consolidé et mis en valeur afin d'augmenter la biodiversité végétale et de créer des lieux de rencontre animés. Parmi ces nombreux parcs, on retrouve notamment le parc du Havre, qui présente des occasions de mise en valeur inégalées pour rendre plus accessibles les abords du fleuve.

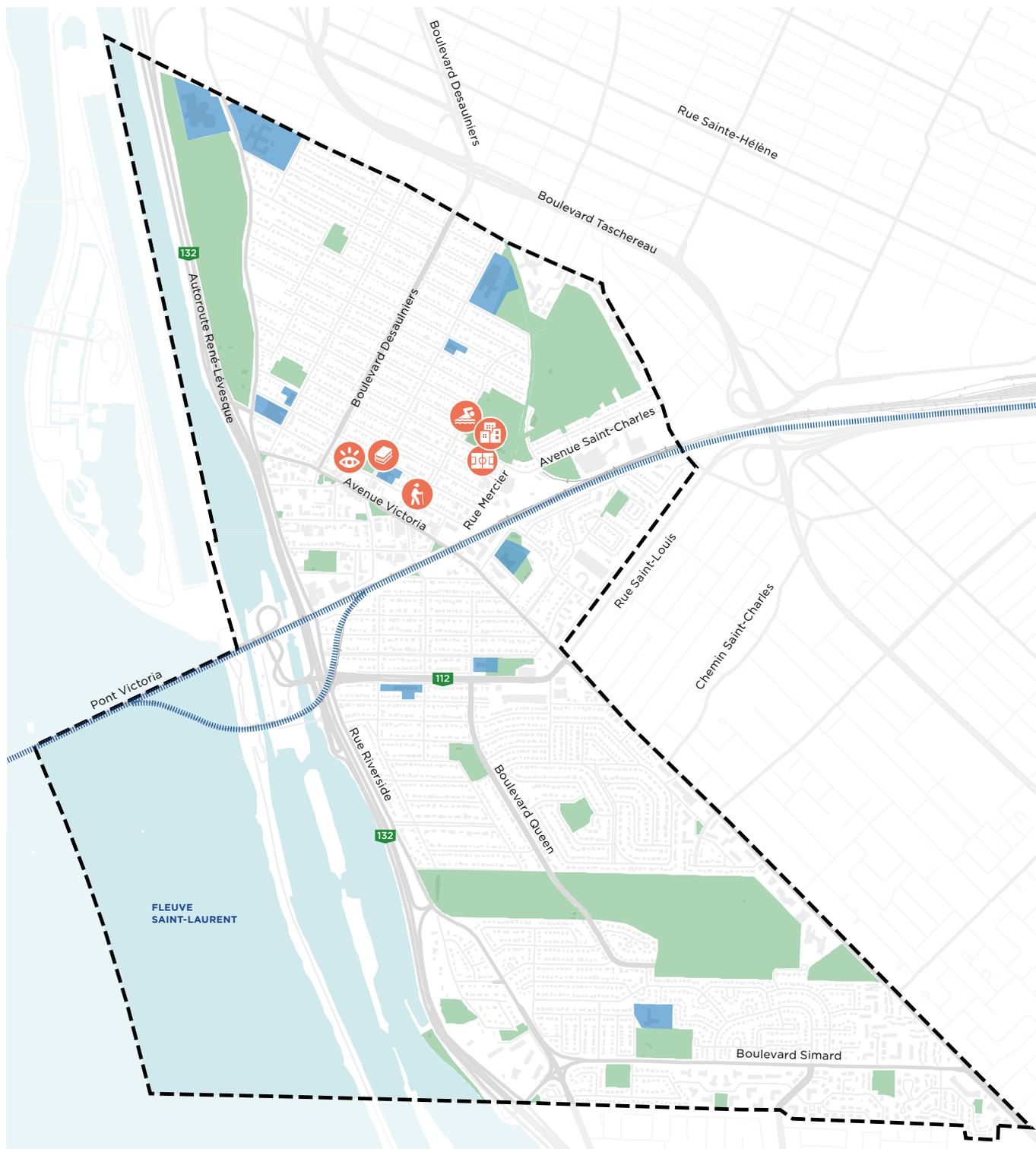
Aux parcs et espaces verts s'ajoutent de nombreux équipements municipaux qui desservent les citoyens en sports, loisirs et culture, dont :

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

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

Pour assurer pleinement leur rôle social, ces espaces à vocation publique doivent accueillir des usages ou une programmation qui leur permettra de prendre vie et de créer des lieux dynamiques et rassembleurs qui faciliteront le renforcement des liens sociaux et leur appropriation par le plus grand nombre. De plus, ces espaces représentent des pôles d'attraction qui méritent d'être reliés par un réseau structurant de sentiers ou corridors de mobilité active, à l'instar de la Coulée verte qui longe le Club de Golf de Saint-Lambert et le parc l'Espérance.

Figure 12 | Parcs et équipements communautaires



- PARC
- ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE
- ▤ CHEMIN DE FER
- LIMITE MUNICIPALE

**ÉQUIPEMENTS COMMUNAUTAIRES**

- ARÉNA
- BIBLIOTHÈQUE

- CENTRE MULTIFONCTIONNEL
- CENTRE DE LOISIRS
- PISCINE INTÉRIEURE
- MAISON DESAULNIERS

## **VEILLISSEMENT DE LA POPULATION ET ATTRAIT DE NOUVELLES FAMILLES**

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

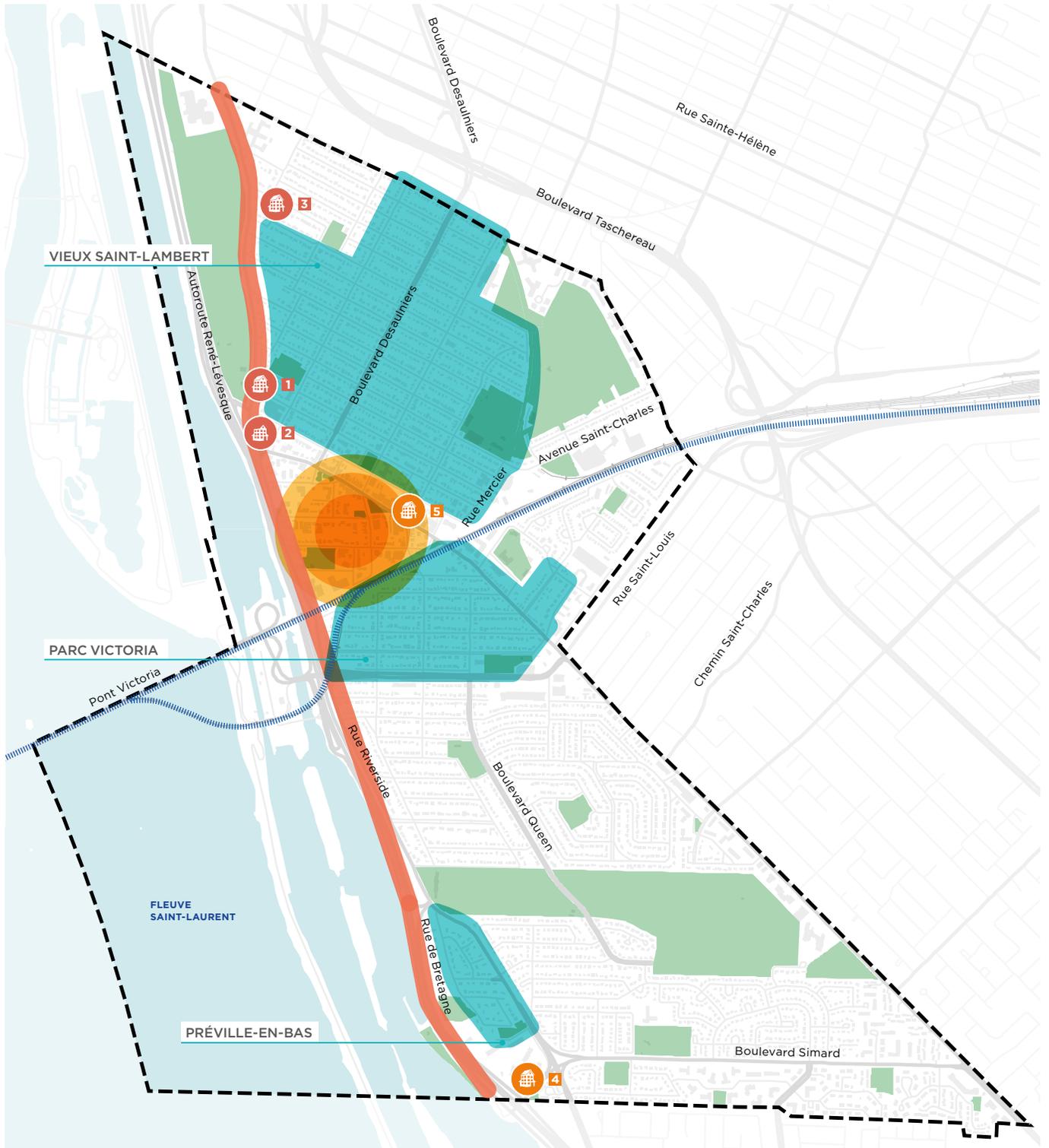
## **PRÉSERVATION ET MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE**

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

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

Toutefois, la Ville de Saint-Lambert est confrontée à une forte pression immobilière. Le renouvellement normal de la population, la hausse des prix et l'âge moyen des propriétés entraînent leur lot de projets de restauration et d'agrandissement. La préservation du caractère distinct et de l'harmonie visuelle des quartiers résidentiels constitue une priorité dans un contexte de valorisation importante du parc immobilier. En ce sens, le territoire comprend trois secteurs anciens d'intérêt qui méritent une attention particulière : Désaulniers, Parc Victoria et Préville-en-Bas.

Figure 13 | Secteurs d'intérêt et immeubles patrimoniaux



**ENSEMBLES PATRIMONIAUX D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN**

- RUE RIVERSIDE
- NOYAU VILLAGEOIS
- AUTRES SECTEURS D'INTÉRÊT
- - - LIMITE MUNICIPALE

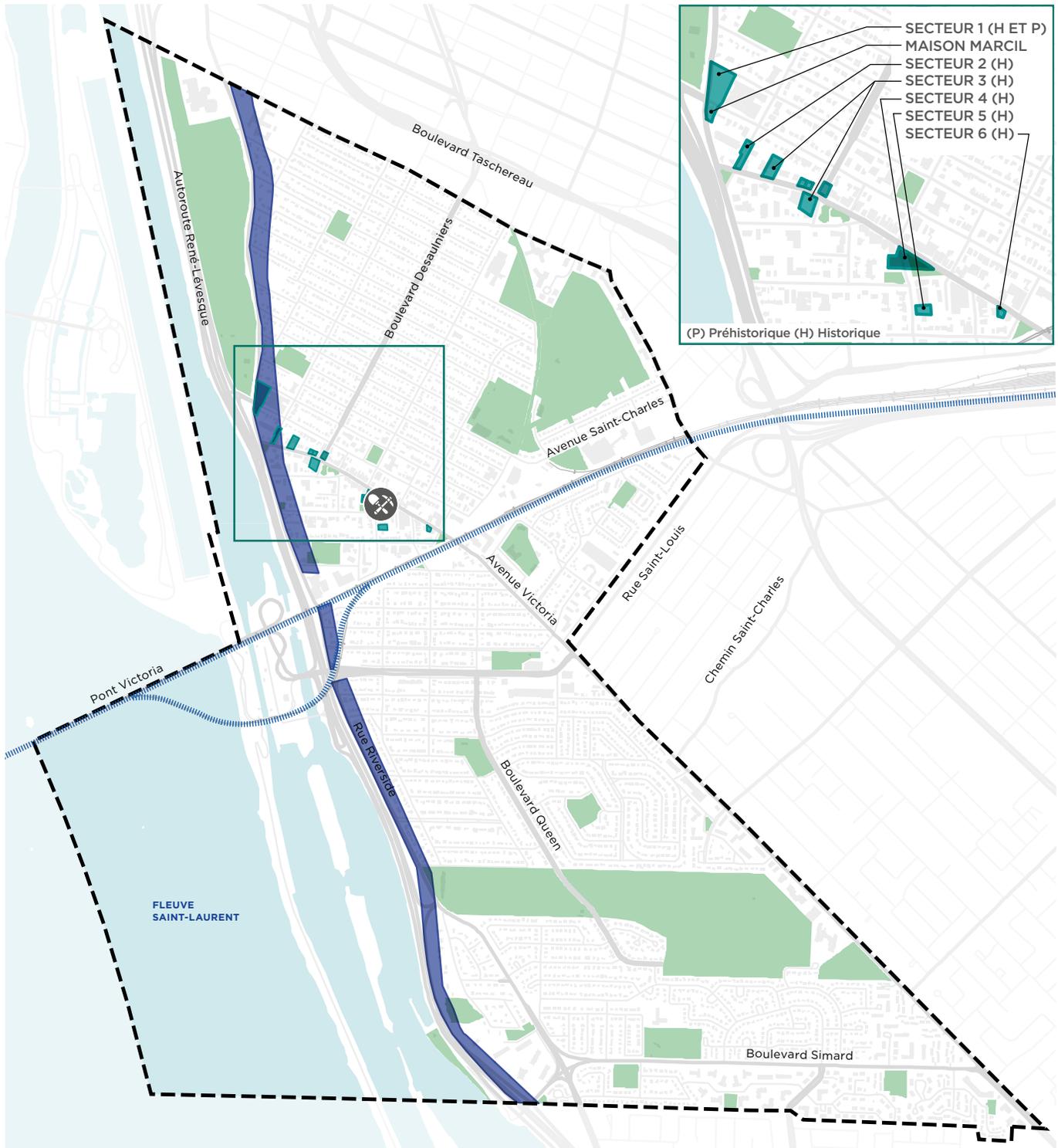
**IMMEUBLES PATRIMONIAUX CLASSÉS**

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

**IMMEUBLES PATRIMONIAUX CITÉS**

- 🏠 4 MAISON BEAUVAIS
- 🏠 5 BOUTIQUE GARÈLE

Figure 14 | Secteurs d'intérêt archéologique



- PARC
- SECTEURS D'INTÉRÊT ARCHÉOLOGIQUE
- SECTEURS À POTENTIELS HISTORIQUES ET PRÉHISTORIQUES
- CHEMIN DE FER

- LIMITE MUNICIPALE
- ⊗ SITE ARCHÉOLOGIQUE CONNU (BJFJ-110)

- SECTEUR 1 (H ET P)
  - MAISON MARCIL
  - SECTEUR 2 (H)
  - SECTEUR 3 (H)
  - SECTEUR 4 (H)
  - SECTEUR 5 (H)
  - SECTEUR 6 (H)
- (P) Préhistorique (H) Historique



## MISE EN VALEUR DES PAYSAGES

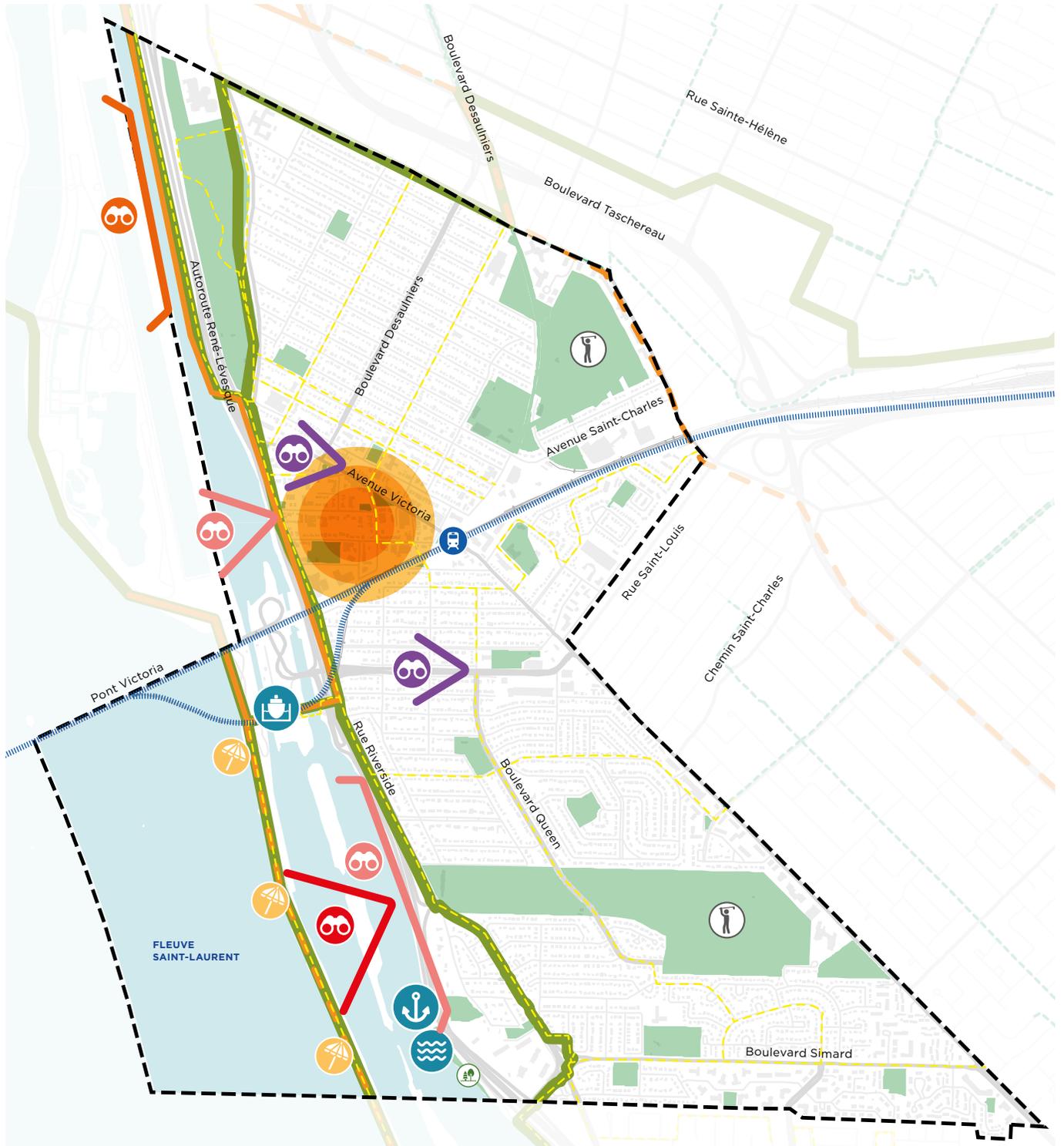
Territoire riverain, le paysage lambertois est fortement marqué par la présence de l'archipel du fleuve Saint-Laurent, qui est une composante majeure du paysage d'intérêt métropolitain. Paysage emblématique, il possède une forte valeur identitaire, autant pour les lambertois que pour l'ensemble des Québécois.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

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

## DÉVELOPPEMENT DU RÉCRÉOTOURISME

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

Figure 15 | Récréotourisme



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

## PROTECTION ET MISE EN VALEUR DES MILIEUX NATURELS D'INTÉRÊT

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

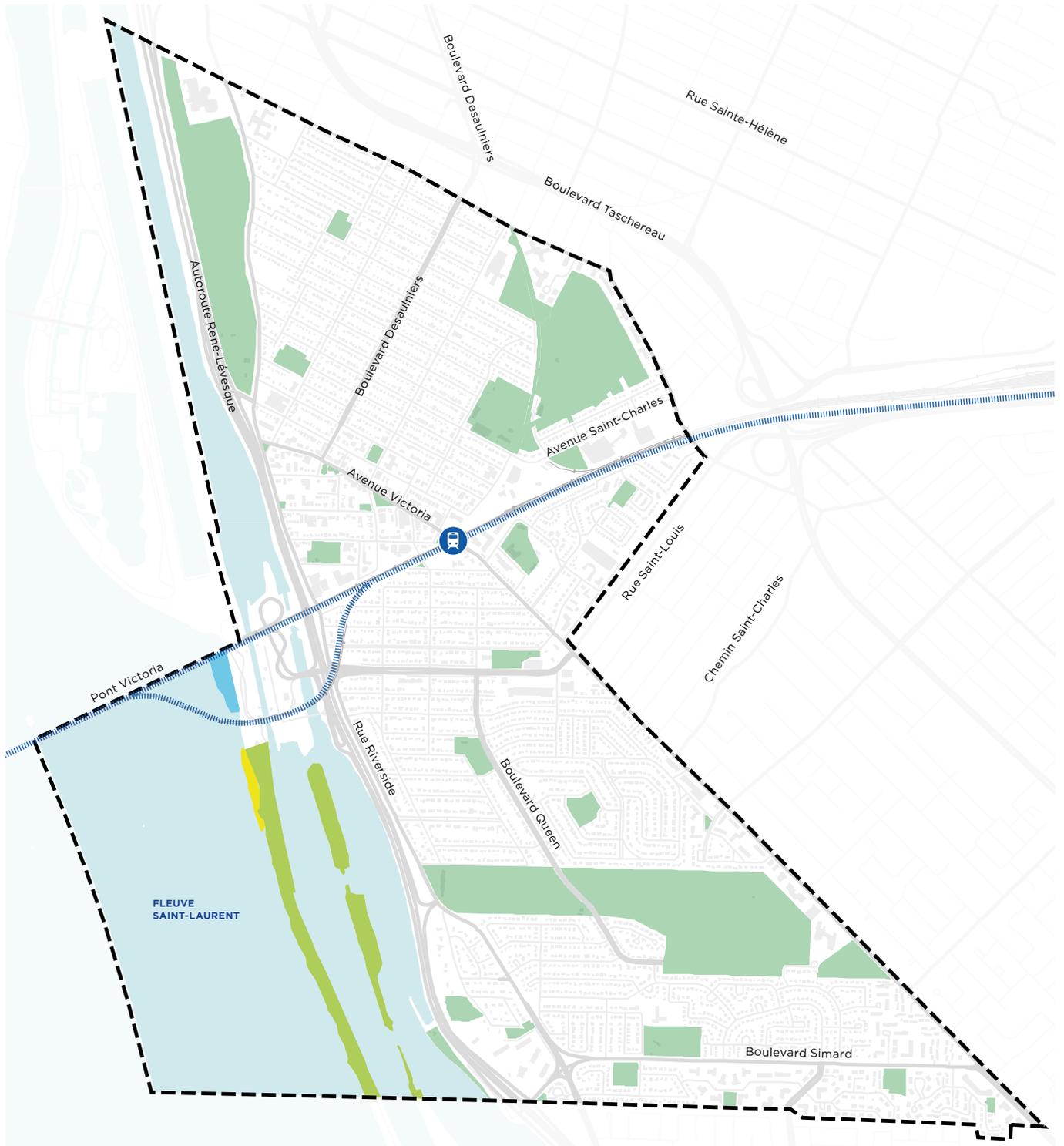
## DIVERSIFICATION ÉCONOMIQUE

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

Le centre-ville de Saint-Lambert a intégré 51 nouvelles places d'affaires en 2017, selon un rapport de la CDE. Cet attrait certain aux conditions d'activités commerciales de la ville devrait être soutenu par une modernisation réfléchie misant sur le déplacement actif et l'amélioration des conditions d'aménagement des espaces commerciaux encore libres dans les différents districts.

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

Figure 16 | Milieux naturels d'intérêt



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

## SECTEURS À CONSOLIDER OU REQUALIFIER

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

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

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

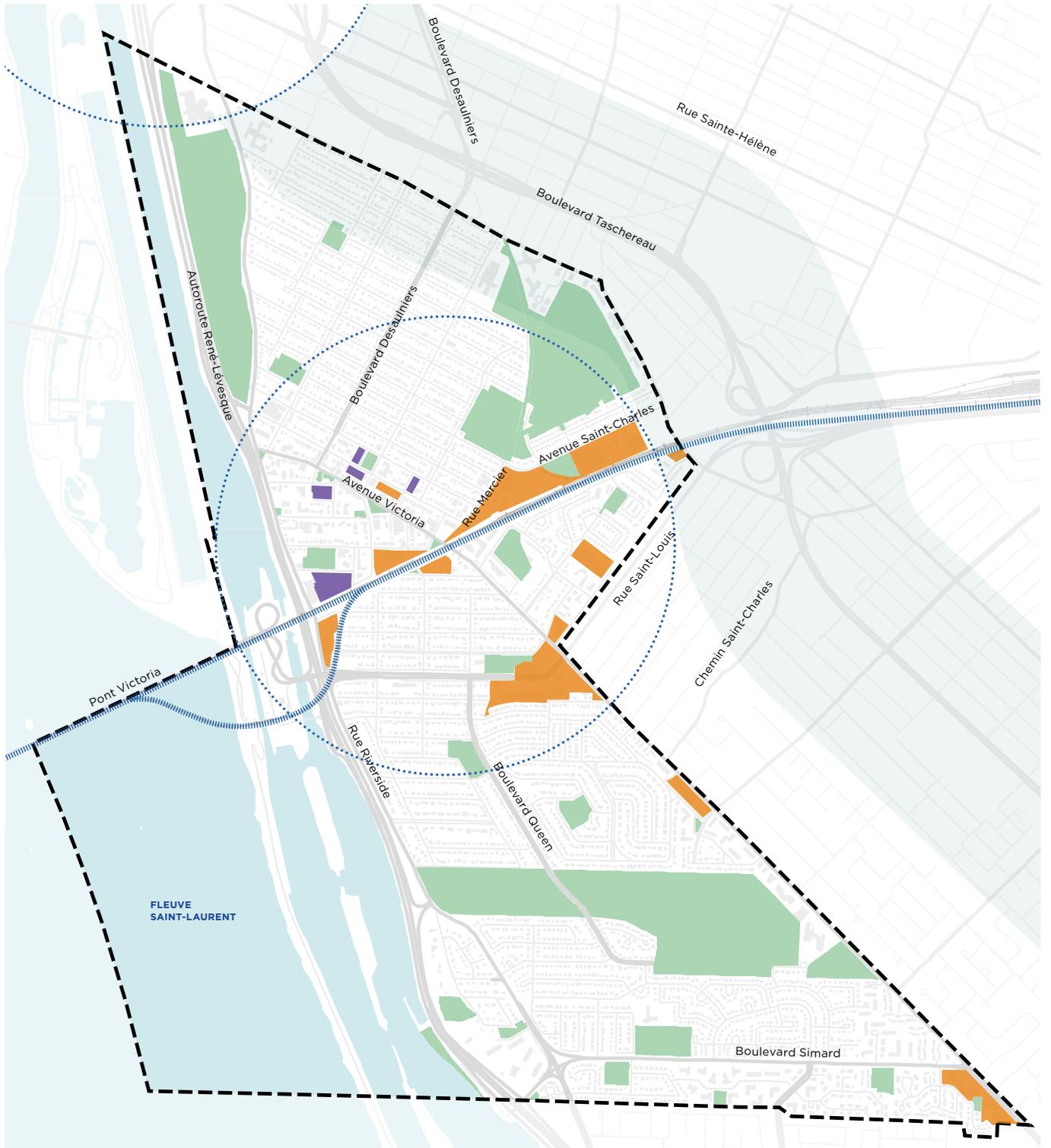
- *L'usine occupée par Lynx Industries Inc, qui se trouve enclavée dans un secteur résidentiel;*
- *Le terrain vacant situé au coin des rues Saint-Georges et Upper Edison.*

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

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

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

Figure 17 | Secteurs à consolider ou requalifier



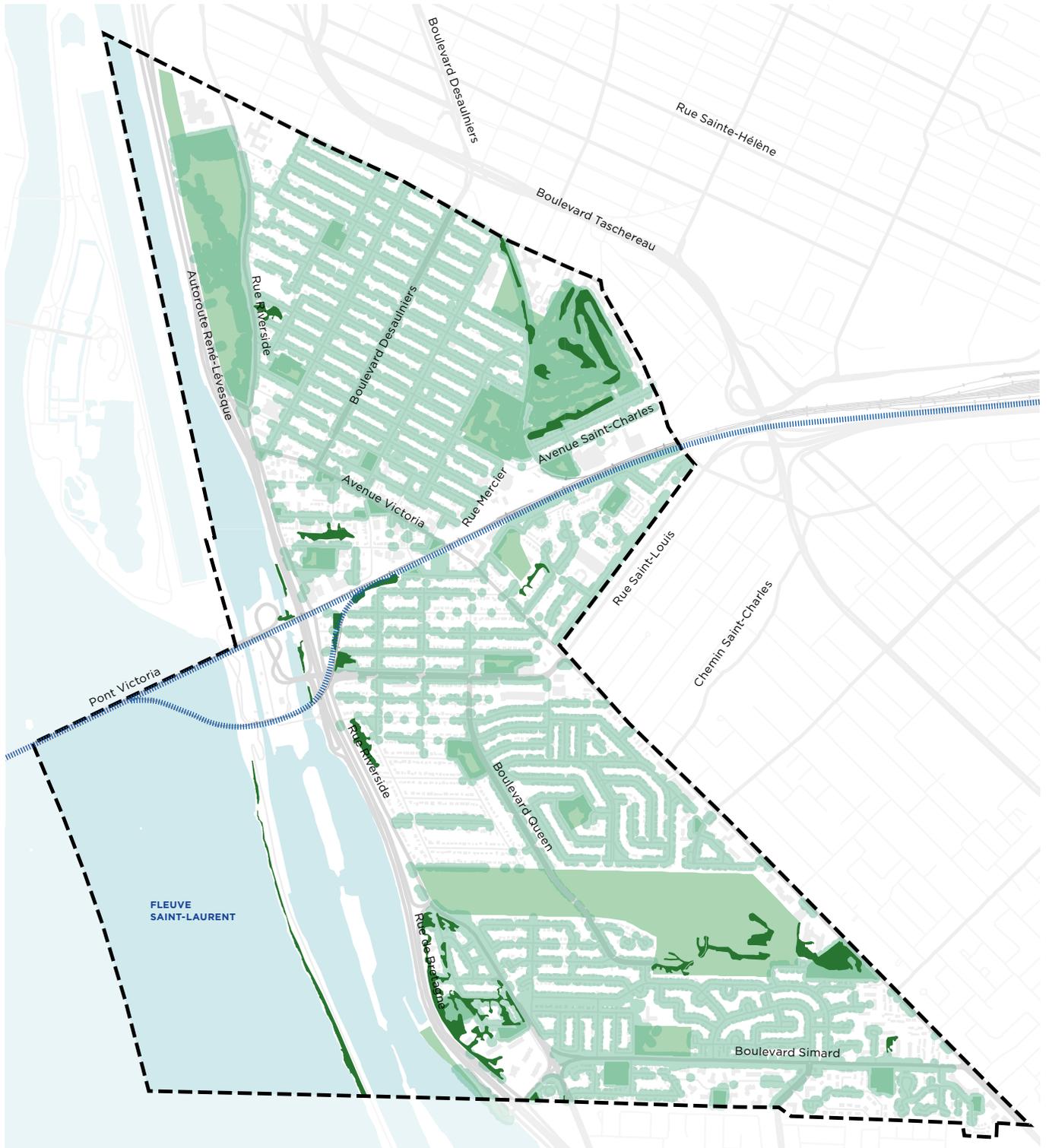
- PARC
- CHEMIN DE FER
- LIMITE MUNICIPALE
- POTENTIEL DE REQUALIFICATION OU CONSOLIDATION
- TERRAINS PRIVÉS
- TERRAINS MUNICIPAUX
- AIRE D'INFLUENCE TRANSPORT EN COMMUN STRUCTURANT**
- POINT D'ACCÈS (RAYON 1KM)
- CORRIDOR TASCHEREAU

## BIODIVERSITÉ ET AGRICULTURE URBAINE

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

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

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

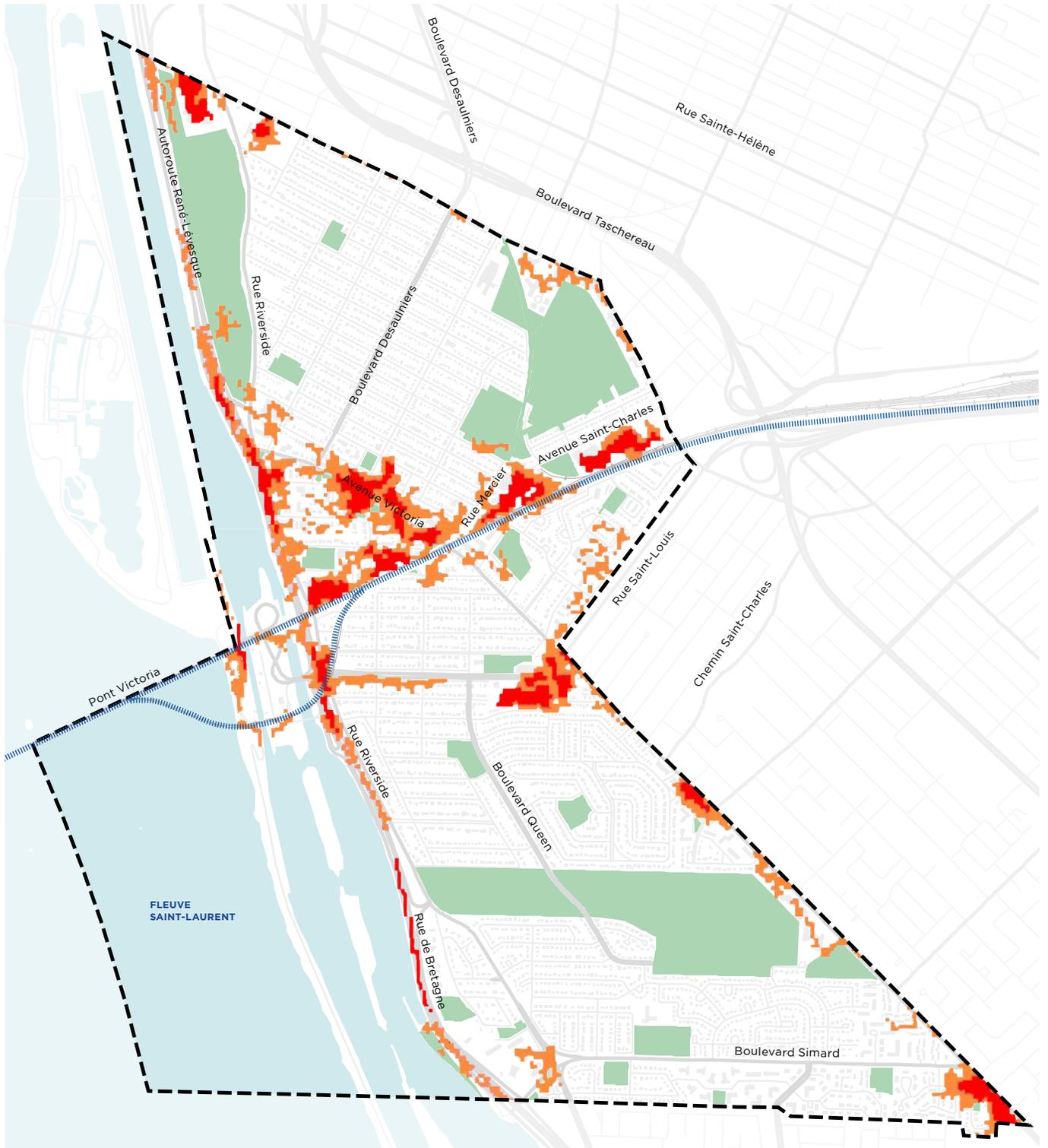


- PARC
- COUVERT FORESTIER (DOMAINE PUBLIC)
- ENSEMBLES BOISÉS STRUCTURANTS
- CHEMIN DE FER
- LIMITE MUNICIPALE

## LUTTE AUX ÎLOTS DE CHALEUR

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

Figure 19 | Ilots de chaleur



- PARC
- ÎLOTS DE CHALEUR
- ▬▬▬ CHEMIN DE FER
- ▬▬▬ LIMITE MUNICIPALE





---

## SYNTHÈSE DES DÉFIS POUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

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

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

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

## 3.1 ÉNONCÉ DE VISION

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

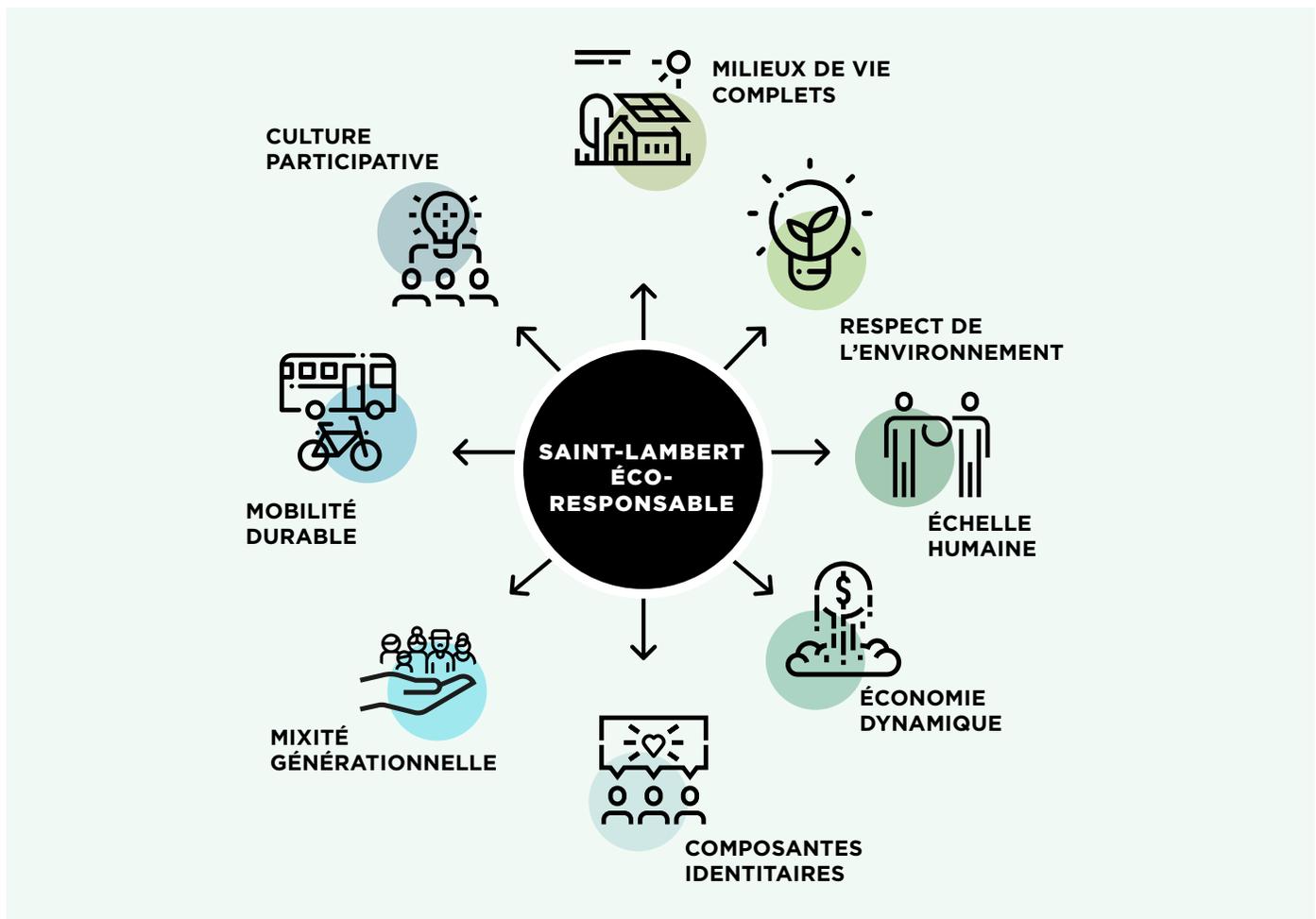
### UNE VILLE ÉCO-RESPONSABLE COMPOSÉE DE MILIEUX DE VIE COMPLETS

La vision stratégique d'aménagement reconnaît les composantes identitaires de Saint-Lambert et se veut résolument orientée vers le développement durable.

Elle mise la consolidation des acquis afin de créer des milieux de vie complets et multifonctionnels, respectueux de l'échelle humaine et axés sur la mobilité durable. Pour ce faire, elle privilégie un développement urbain maîtrisé, respectueux de l'environnement et du caractère spécifique des quartiers lambertois.

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

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



## 3.2 ORIENTATIONS ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

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

### ORIENTATION 1 | FAVORISER LA MISE EN VALEUR DES COMPOSANTES IDENTITAIRES DE SAINT-LAMBERT

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

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

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

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

OBJECTIF 3.1	Encourager la socialisation en créant des lieux de rencontre animés dotés d'une programmation intergénérationnelle et quatre-saisons
OBJECTIF 3.2	Relier les principaux pôles d'attraction par des aménagements conviviaux, sécuritaires et attrayants du domaine public
OBJECTIF 3.3	Optimiser et mettre à niveau les installations propices à accueillir des activités culturelles dans l'espace public en tenant compte des besoins du milieu et des nouvelles tendances
OBJECTIF 3.4	Améliorer l'accessibilité aux abords du fleuve et y encourager la tenue d'événements et d'activités
OBJECTIF 3.5	Encourager les initiatives citoyennes dans l'espace public et les partenariats avec les organismes du milieu
OBJECTIF 3.6	Favoriser l'émergence et la pérennité d'initiatives en agriculture urbaine sur le domaine public

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

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

### ORIENTATION 5 | RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE EN PROMOUVANT UNE ÉCONOMIE LOCALE ET DYNAMIQUE

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

### 3.3 LES CONCEPTS D'ORGANISATION SPATIALE ET DE MOBILITÉ

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

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

- *la gare de train, pôle intermodal structurant dont le pouvoir d'attraction s'étend sur une vaste aire d'influence., elle possède un potentiel d'achalandage important susceptible de soutenir une mixité de fonctions;*
- *le centre-ville, cœur historique, commercial, culturel et institutionnel à consolider;*
- *les grands secteurs à requalifier situés dans l'aire d'influence de la gare de train et qui feront l'objet d'une planification détaillée;*
- *le secteur industriel Saint-Charles, voué à devenir un quartier durable connecté à son environnement;*
- *le pôle commercial à l'intersection de la route 112 et de l'avenue Victoria, à consolider selon des principes de mixité et de compacité;*
- *le parc du Havre, dont le potentiel récréatif doit être renforcé afin d'offrir aux lambertois une plus grande proximité avec le fleuve.*

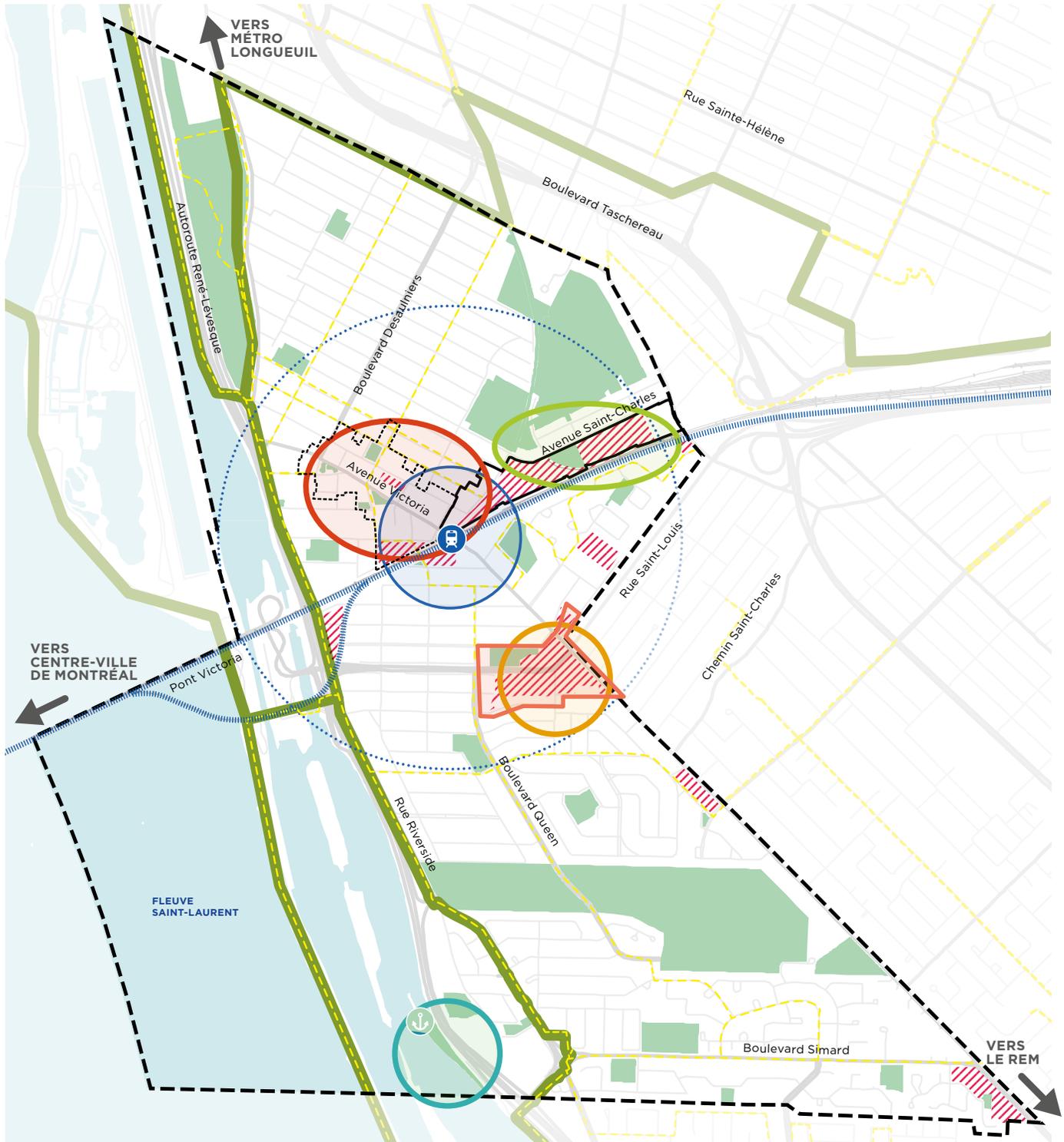
Le concept illustre également les autres secteurs de re-développement voués à être requalifiés ou consolidés.

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

- *La ligne de train de banlieue Montréal-Mont-Saint-Hilaire et la ligne d'autobus 55, qui donnent un accès direct et rapide au centre-ville de Montréal et au métro, et dont le service doit être renforcé;*
- *l'axe Victoria/Riverside qui traverse le territoire et relie Saint-Lambert aux villes voisines, au métro et au REM;*
- *une potentielle boucle de transport en commun interne reliant les milieu de vie entre eux;*
- *Les grands axes de transport actif, existants (Route verte, boul. Simard, boul. Queen, coulée verte) et projetés (rue Victoria, rue Saint-Georges, prolongement de la coulée verte et nouveau lien traversant la voie ferrée);*
- *le réseau cyclable interne composé de chaussées désignées.*

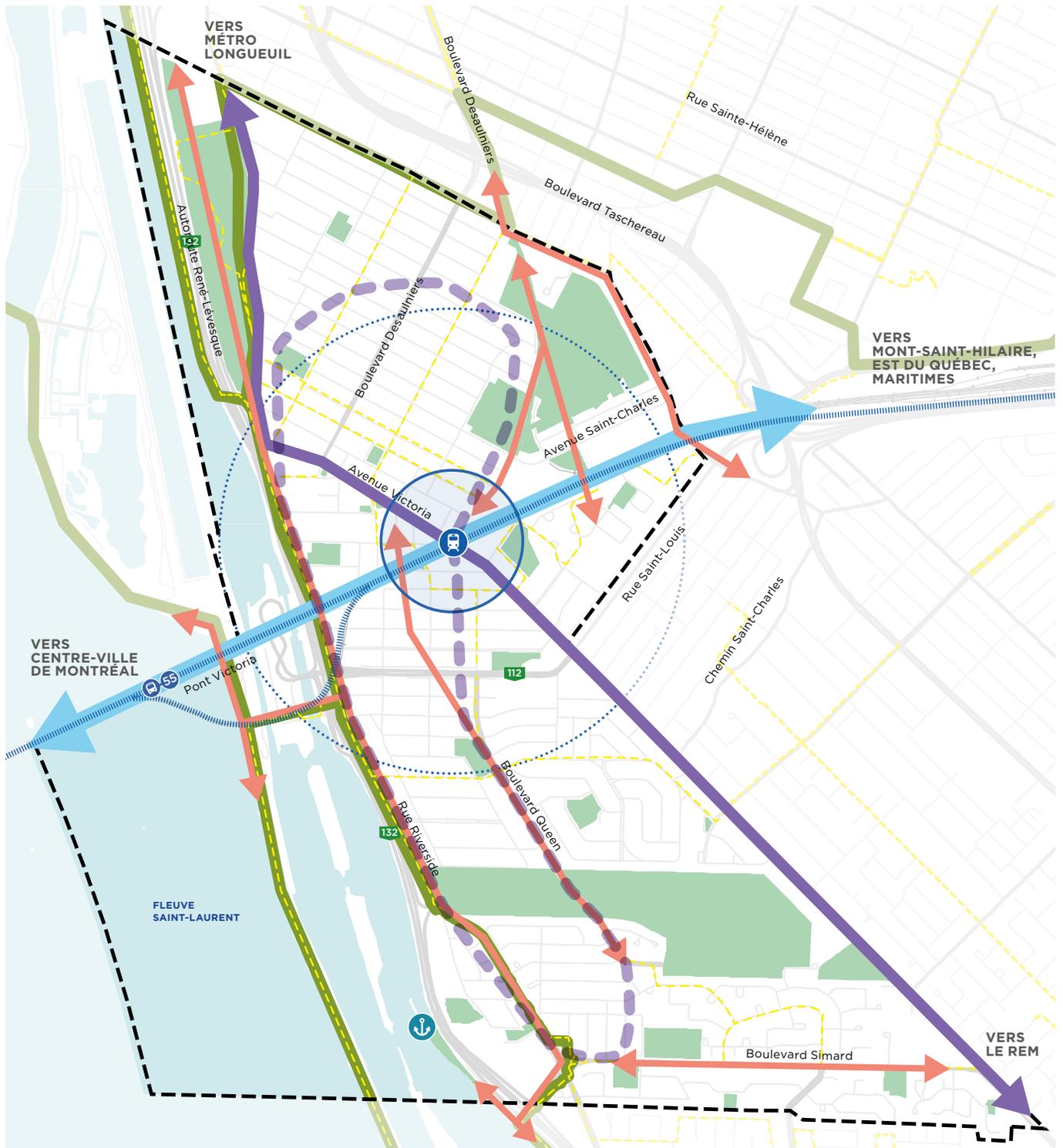
Ce concept met également en relief le rôle fondamental de la gare de Saint-Lambert. Interconnexion entre les réseaux de transport en commun métropolitains et d'agglomération, elle constitue un nœud multimodal de premier ordre, un lieu d'échanges et une porte d'entrée majeure pour Saint-Lambert.

Figure 21 | Concept d'organisation spatiale



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

Figure 22 | Concept de mobilité



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

## 3.4 LES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

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

### 3.4.1 INTERPRÉTATION DES LIMITES DES AIRES D’AFFECTATION

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

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

Lorsqu’une limite ne coïncide pas avec l’une des lignes

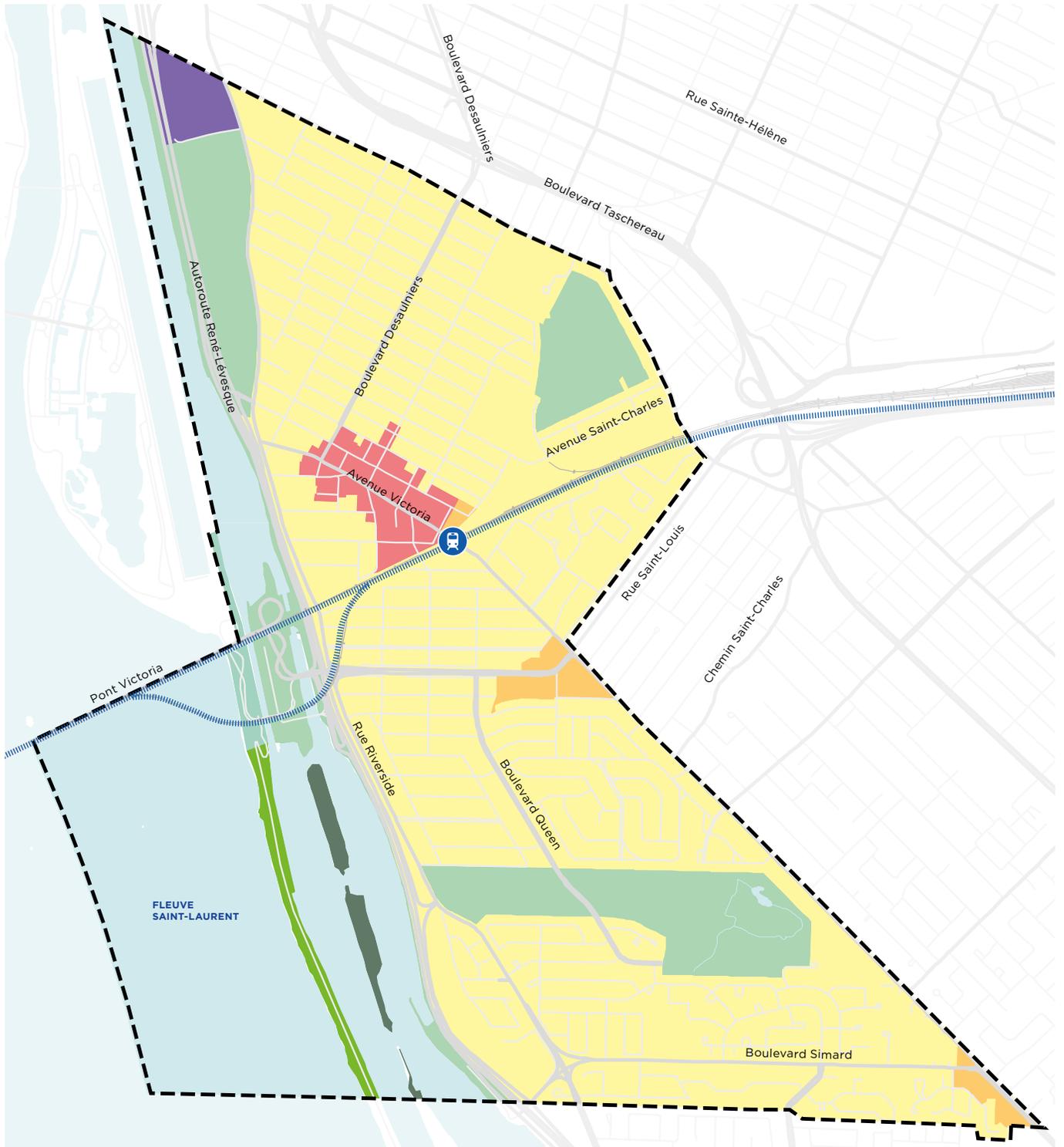
mentionnées précédemment, une mesure doit être prise à l’échelle sur le plan.

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

### 3.4.2 AFFECTATIONS

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

Figure 23 | Affectations du territoire



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

- AFFECTATIONS**
-  CENTRE-VILLE
  -  CONSERVATION
  -  MIXTE
  -  INSTITUTIONNELLE
  -  RÉCRÉATION
  -  RÉCRÉATION EXTENSIVE
  -  RÉSIDENTIELLE

AFFECTATION	FONCTIONS AUTORISÉES
RÉSIDENTIELLE	<b>Dominante</b> <ul style="list-style-type: none"><li>– Habitation</li></ul>
	<b>Complémentaire</b> <ul style="list-style-type: none"><li>– Commerce et service de soutien aux fonctions autorisées, mais excluant les grossistes et les commerces de gros*</li><li>– Bureau*</li><li>– Installation communautaire de proximité</li><li>– Activité récréative intensive</li><li>– Industrie compatible, aux conditions suivantes :<ul style="list-style-type: none"><li>- L'usage existait le 19 décembre 2016 ou l'usage est restreint et vise à assurer la viabilité économique d'un bâtiment et d'un terrain à vocation industrielle; et</li><li>- Les nuisances (bruit, poussière, odeur, circulation, stationnement, entreposage, etc.) sur les fonctions dominantes sont contrôlées.</li></ul></li></ul>
	<b>*Autorisé aux conditions suivantes :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>– Les nuisances (circulation automobile, stationnement, etc.) sont contrôlées; et</li><li>– Le bâtiment occupe une insertion dans la trame résidentielle, est implanté sur une artère commerciale ou dans un regroupement commercial et respecte l'échelle du secteur.</li></ul>
CENTRE-VILLE	Voir les affectations détaillées du PPU du centre-ville
MIXTE	<b>Dominante</b> <ul style="list-style-type: none"><li>– Habitation</li><li>– Commerce et service de toute catégorie, mais excluant les grossistes, les commerces de gros et les regroupements commerciaux (de détail) à rayonnement suprarégional</li><li>– Bureau</li><li>– Installation communautaire de toutes catégories</li></ul>
	<b>Complémentaire</b> <ul style="list-style-type: none"><li>– Activité récréative intensive</li><li>– Industrie compatible, aux conditions suivantes :<ul style="list-style-type: none"><li>- L'usage existait le 19 décembre 2016 ou l'usage est restreint et vise à assurer la viabilité économique d'un bâtiment et d'un terrain à vocation industrielle; et</li><li>- Les nuisances (bruit, poussière, odeur, circulation, stationnement, entreposage, etc.) sur les fonctions dominantes sont contrôlées.</li></ul></li></ul>

AFFECTATION	FONCTIONS AUTORISÉES
INSTITUTIONNELLE	<p><b>Dominante</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Installation communautaire de toutes catégories</li> </ul>
	<p><b>Complémentaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Habitation</li> <li>– Commerce et service de toute catégorie, mais excluant les grossistes, les commerces de gros et les regroupements commerciaux (de détail) à rayonnement suprarégional</li> <li>– Bureau</li> <li>– Activité récréative intensive</li> <li>– Activité reliée aux expositions, congrès et conférences</li> </ul>
RÉCRÉATION INTENSIVE	<p><b>Dominante</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Activité récréative intensive</li> <li>– Activité récréative extensive</li> </ul>
	<p><b>Complémentaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Installation communautaire de proximité (en lien avec les activités récréatives autorisées)</li> <li>– Commerce et service de soutien aux fonctions autorisées</li> </ul>
RÉCRÉATION EXTENSIVE	<p><b>Dominante</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Activité récréative extensive, aux conditions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>- les activités doivent être ponctuelles ou de type réseau linéaire et être associées à la mise en valeur de l'écosystème d'intérêt.</li> <li>- Les constructions et aménagements doivent tenir compte de la capacité de soutien de l'écosystème d'intérêt.</li> </ul> </li> </ul>
	<p><b>Complémentaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Installation communautaire de proximité, aux conditions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'usage doit être en lien direct avec la protection et la mise en valeur de l'écosystème d'intérêt.</li> <li>- Les constructions et aménagements doivent tenir compte de la capacité de soutien de l'écosystème et éviter, dans la mesure du possible, les espaces boisés</li> </ul> </li> <li>– Commerce et service de soutien aux fonctions autorisées, aux conditions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les constructions et aménagements doivent tenir compte de la capacité de soutien de l'écosystème et éviter, dans la mesure du possible, les espaces boisés</li> </ul> </li> </ul>
CONSERVATION	<p><b>Dominante</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Activité de renaturalisation, de stabilisation, de nettoyage et d'entretien à des fins de soutien à l'habitat faunique, incluant les travaux d'entretien des lignes et corridors de transport d'énergie</li> </ul>

### 3.4.3 FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES AUTORISÉES SUR TOUT LE TERRITOIRE

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

- *Les infrastructures de transport d'énergie et de télécommunications;*
- *Les activités de protection, de conservation et de mise en valeur d'habitats fauniques, incluant les travaux d'entretien et d'aménagement de cours d'eau.*

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

- *Les activités récréatives extensives;*
- *Les infrastructures associées à la distribution locale du câble, de l'électricité, du téléphone et du gaz naturel.*

Les fonctions suivantes sont autorisées comme fonctions complémentaires sur l'ensemble du territoire sauf dans les affectations Conservation et Récréation extensive :

- *L'agriculture urbaine, aux conditions suivantes :*
  - elle doit être compatible avec son milieu récepteur,
  - elle ne peut être permise sur un terrain identifié comme mesure de compensation au sens de la Loi concernant des mesures de compensation pour la réalisation de projets affectant un milieu humide ou hydrique (RLRQ, c. M-11.4) et l'épandage de matières résiduelles fertilisantes doit être prohibé.
- *Les infrastructures routière, ferroviaires, d'égout et d'aqueduc (incluant les installations de captation, de traitement et de distribution des eaux);*
- *Les infrastructures et installations de transport collectif ainsi que les installations de sécurité civile (pompiers, police, etc.).*

### 3.4.4 FONCTIONS PROHIBÉES SUR TOUT LE TERRITOIRE

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

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

### 3.4.5 INSTALLATIONS D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN

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

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

### 3.4.6 USAGES DÉROGATOIRES

Les usages existants dérogeant à certaines dispositions relatives aux fonctions autorisées dans une aire d'affectation peuvent être autorisés à la réglementation d'urbanisme, pourvu qu'ils aient fait l'objet d'un permis ou d'un certificat délivré en conformité avec la réglementation applicable avant l'entrée en vigueur du SAD ou qu'ils bénéficient de droits acquis reconnus avant cette même date.

De plus, afin d'assurer la viabilité économique de certains immeubles (terrain ou bâtiment) dont la forme ou le type de construction ne se prête pas aisément aux fonctions autorisées aux affectations du territoire, la réglementation d'urbanisme pourra exceptionnellement proposer des fonctions ou des usages non autorisés aux fonctions dominantes ou complémentaires. Pour ce, les fonctions ou usages autorisés doivent être restreints et les nuisances générées envers les autres fonctions autorisées dans l'aire d'affectation du territoire doivent être contrôlées.



### 3.5 LES HAUTEURS MAXIMALES

Dans le but d'assurer une cohérence au développement du cadre bâti, le Plan d'urbanisme prescrit la hauteur maximale qui pourra être autorisée à la réglementation d'urbanisme en fonction des différents secteurs. Les hauteurs prescrites reflètent généralement le cadre bâti existant et la logique d'évolution du cadre bâti.





## 3.6 LES DENSITÉS RÉSIDENTIELLES

### 3.6.1 DENSITÉS MINIMALES

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

Les seuils de densité résidentielle minimaux s'appliquent à tous les lots de 0,1 ha et plus vacants en date du 12 mars 2012 et à tout projet de développement ou de redéveloppement (optimisation) devant accueillir seule ou en mixité la fonction résidentielle. Les lots résiduels de tout projet de développement initié avant le 12 mars 2012 peuvent être exclus de l'application des seuils de densité.

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

- dans les sites d'intérêt patrimonial identifiés à la carte des seuils de densité;
- pour tout lot situé dans un secteur où le seuil minimal de densité brute est de 35 logements par hectare.

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

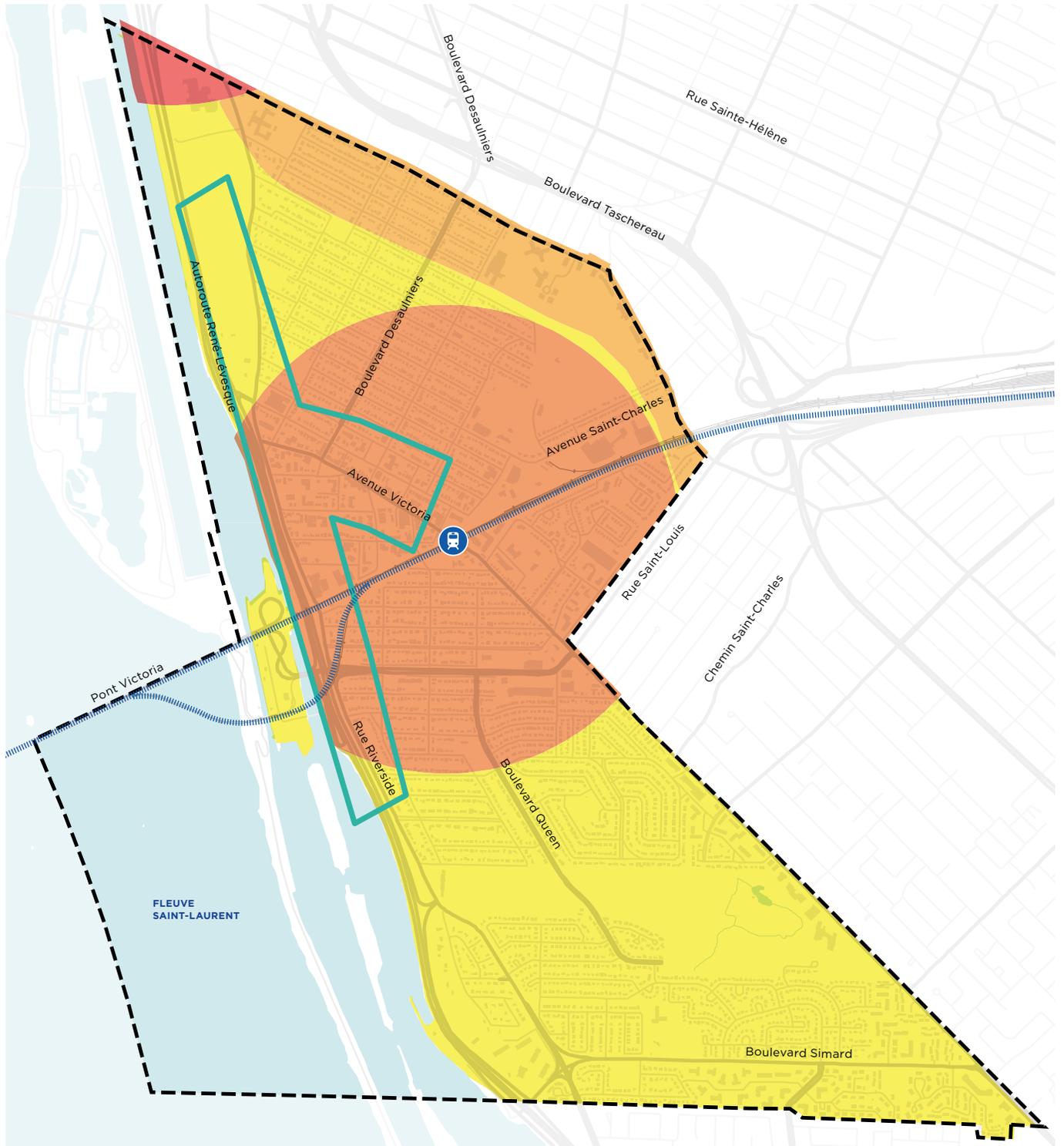
Lorsque les densités résidentielles brutes sont utilisées, ne doivent pas être considérés dans leur calcul :

- un site n'autorisant pas la fonction résidentielle, mais excluant tout parc et toute installation communautaire de voisinage (pataugeoire, école, maison de quartier, garderie, bibliothèque, etc.);
- un site construit, quelle que soit sa vocation, pourvu qu'il n'y ait pas d'ajout de logements;
- un milieu naturel d'intérêt identifié à la réglementation d'urbanisme, pourvu que la fonction résidentielle n'y soit pas autorisée;
- un plan ou cours d'eau, incluant sa bande de protection riveraine et sa plaine inondable;
- toute grande emprise de transport d'énergie (pipeline, Hydro-Québec, etc.) et de transport structurant (chemin de fer et infrastructures des réseaux routiers supérieur et métropolitain);
- tout ouvrage de rétention desservant un secteur plus grand que celui faisant l'objet du calcul de densité.

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

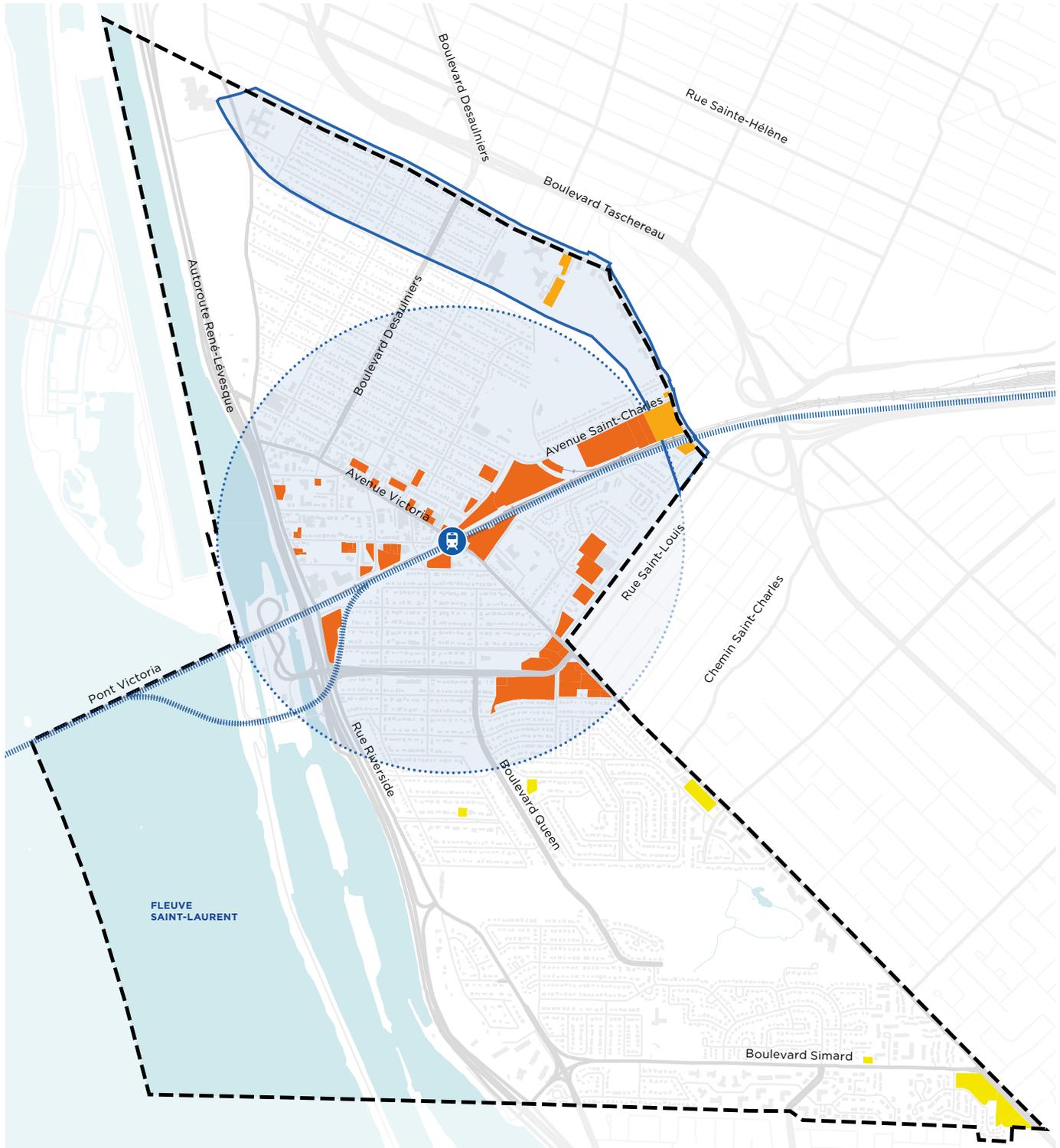
Une modulation de la densité est possible à l'intérieur d'une composante donnée (aire d'influence ou secteur hors de cette dernière) à condition que la densité globale pour cette composante respecte le seuil minimum prescrit.

Figure 25 | Seuils minimaux de densité résidentielle



- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>--- LIMITE MUNICIPALE</li> <li>      CHEMIN DE FER</li> <li> GARE DE TRAIN SAINT-LAMBERT</li> <li> SECTEURS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL</li> </ul> | <p><b>SEUIL MINIMAL DE DENSITÉ RÉSIDENNELLE BRUTE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> 35 LOG/HA</li> <li> 50 LOG/HA</li> <li> 60 LOG/HA</li> <li> 110 LOG/HA</li> </ul> |
|---|---|

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



- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>■ ■ ■ LIMITE MUNICIPALE</li> <li>▬▬▬▬▬ CHEMIN DE FER</li> <li>🚂 GARE DE TRAIN SAINT-LAMBERT</li> <li>⊙ AIRE D'INFLUENCE DE LA GARE (RAYON 1KM)</li> <li>⊙ AIRE TOD DE TASCHEREAU</li> </ul> | <p><b>SECTEUR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ AIRE TOD - GARE DE SAINT-LAMBERT - MIN. 60 LOG./HA</li> <li>■ CORRIDOR TASCHEREAU - MIN. 50 LOG./HA</li> <li>■ HORS TOD - MIN. 35 LOG./HA</li> </ul> |
|--|---|

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

### SOMMAIRE

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

## 3.7 LA PLANIFICATION DÉTAILLÉE

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

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

### 3.7.1 SECTEUR SAINT-CHARLES

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

### 3.7.2 CENTRE-VILLE

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

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

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

### 3.7.3 SECTEUR CENTRAL DU BOULEVARD WILFRID-LAURIER

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



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

## 4.1 LA VILLE DES COURTES DISTANCES

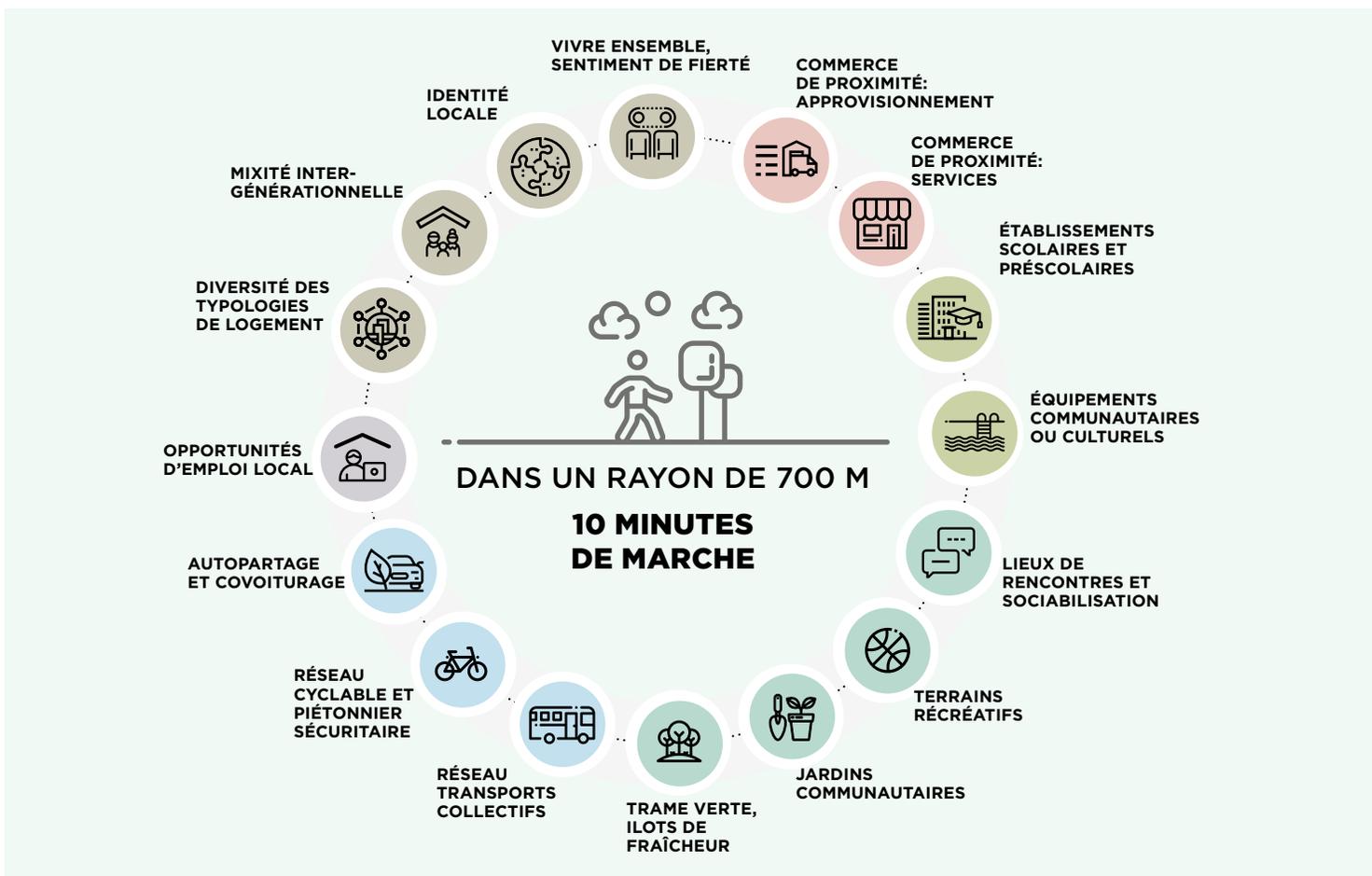
La ville des courtes distances est un modèle durable d'urbanisation qui mise sur la création de quartiers multifonctionnels et compacts, axés sur la mobilité durable. Le territoire de Saint-Lambert étant maintenant urbanisé à 95 %, il bénéficie d'une compacité

considérable et il a atteint une certaine maturité qui se prête bien à ce type de modèle. En effet, cette situation permet aujourd'hui de concentrer les efforts de développement sur la consolidation des acquis afin de créer des milieux de vie denses et conviviaux, respectueux de l'échelle humaine et favorables à la création d'une ville des courtes distances.

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

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

Figure 27 | La ville des courtes distances

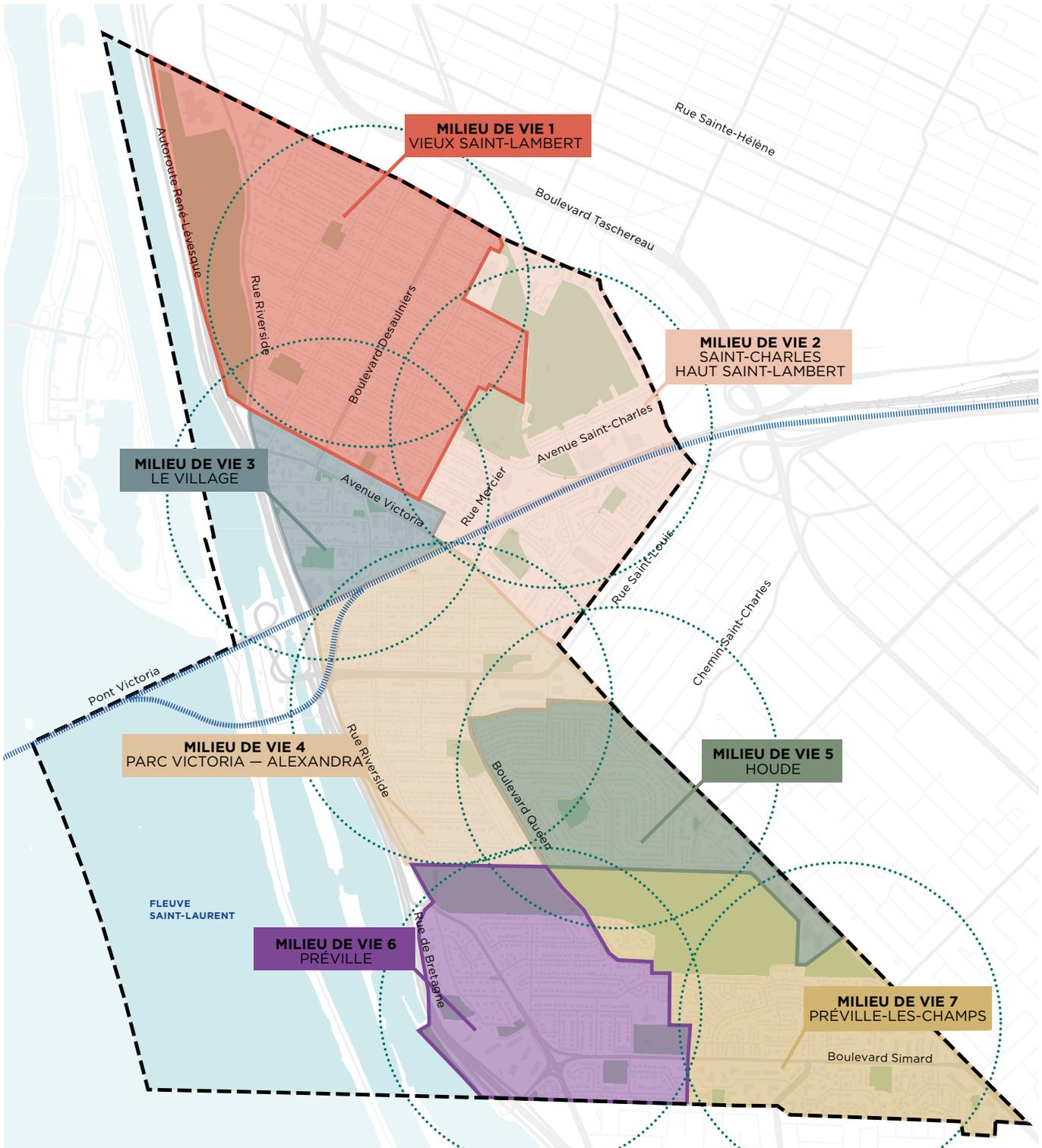


## 4.2 LES MILIEUX DE VIE

Le territoire de Saint-Lambert a été découpé en sept (7) secteurs, qui constituent des milieux de vie et des entités relativement homogènes du point de vue historique, géographique, typomorphologique, économique et fonctionnel. Ceux-ci ont également été définis en vue d'assurer une certaine « marchabilité » et sont pour la plupart circonscrits à l'intérieur d'un rayon de 700 m, qui correspond à environ dix (10) minutes de marche. Cette approche par secteurs permet d'une part de préserver le caractère spécifique des quartiers et d'autre part de s'assurer que ceux-ci soient adéquatement desservis par un ensemble d'activités pouvant être commerciales, de services, récréatives ou institutionnelles.



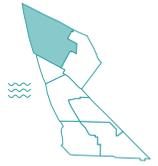
Figure 28 | Découpage du territoire selon les milieux de vie



- |                            |                 |                 |
|----------------------------|-----------------|-----------------|
| PARC                       | MILIEU DE VIE 1 | MILIEU DE VIE 5 |
| CHEMIN DE FER              | MILIEU DE VIE 2 | MILIEU DE VIE 6 |
| LIMITE MUNICIPALE          | MILIEU DE VIE 3 | MILIEU DE VIE 7 |
| RAYON DE 10 MIN. DE MARCHÉ | MILIEU DE VIE 4 |                 |

# Milieu de vie 1

## Vieux Saint-Lambert



### CONTEXTE URBAIN

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

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

### Commerces de proximité



APPROVISIONNEMENT



SERVICES

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

## Équipements communautaires



**ÉTABLISSEMENTS  
SCOLAIRES ET  
PRÉSCOLAIRES**



**ÉQUIPEMENTS  
COMMUNAUTAIRES  
OU CULTURELS**

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

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

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

## Parcs et réseau vert



**LIEUX DE RENCONTRES  
ET SOCIABILISATION**



**TERRAINS  
RÉCRÉATIFS**



**JARDINS  
COMMUNAUTAIRES**



**TRAME VERTE,  
ÎLOTS DE FRAÎCHEUR**

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

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

## Mobilité durable



**AUTOPARTAGE  
ET COVOITURAGE**



**RÉSEAU TRANSPORTS  
COLLECTIFS**



**RÉSEAU CYCLABLE  
ET PIÉTONNIER  
SÉCURITAIRE**

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

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

## Lieux d'emploi



**OPPORTUNITÉS  
D'EMPLOI LOCAL**

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

## Mixité et cohésion sociale



**VIVRE ENSEMBLE,  
SENTIMENT DE FIERTÉ**



**IDENTITÉ  
LOCALE**



**MIXITÉ INTER-  
GÉNÉRATIONNELLE**



**DIVERSITÉ DES  
TYPOLOGIES DE  
LOGEMENT**

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

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

**Objectifs prioritaires**

- 1.1 Assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine de Saint-Lambert

---

- 1.4 Protéger et bonifier la canopée publique et privée

---

- 2.2 Améliorer l'offre de transports collectifs en assurant une bonne desserte des différents milieux de vie

---

- 3.1 Encourager la socialisation en créant des lieux de rencontre animés dotés d'une programmation intergénérationnelle et quatre-saisons

---

- 3.5 Encourager les initiatives citoyennes dans l'espace public et les partenariats avec les organismes du milieu

---

- 4.5 Favoriser l'entraide, l'inclusion sociale et la participation active de la population à la vie et au développement de la communauté

---

- 4.6 Encourager la pratique de l'agriculture urbaine sur les terrains privés (surtout au niveau institutionnel)

---

- 5.3 Soutenir et encourager les commerces de proximité pour renforcer les milieux de vie

**Stratégies potentielles**

- 1 Réviser le règlement de zonage et le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin de :
  - mettre à jour les normes et critères qui assureront la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti et de la trame urbaine de Saint-Lambert;
  - de concert avec la politique de l'arbre (2012), renforcer les dispositions visant la protection et l'augmentation de la canopée et la réduction des îlots de chaleur;
  - de concert avec la politique d'agriculture urbaine (2017), encourager sa pratique sur le domaine privé, dans un cadre et une échelle respectant le milieu où elle est pratiquée.

---

- 2 Élaborer un plan de mobilité durable qui tiendra compte des différents lieux d'intérêt du milieu de vie et permettra de sécuriser les déplacements, notamment dans les corridors scolaires.

---

- 3 Identifier les lieux de rencontre intergénérationnelle et favoriser les aménagements permanents et temporaires quatre-saisons pouvant contribuer à la mise en œuvre de la politique culturelle (2016) et de la politique d'agriculture urbaine, notamment le parc Mercille.

---

- 4 Identifier et reconnaître à la réglementation les points de desserte pour les commerces et les services de proximité.

---

- 5 En collaboration avec la Ville de Longueuil, poursuivre les pistes cyclables de la ville jusqu'au métro Longueuil

---

- 6 Étudier des interventions possibles pour réduire les nuisances sonores générées par la route 132

---

- 7 Aménager un accès au fleuve dans le prolongement de la rue Notre-Dame

---

- 8 Consolider le parc de la Voie maritime par des achats de terrains à la Corporation de la Voie maritime



BIBLIOTHÈQUE MUNICIPALE



PARC DE LA VOIE MARITIME

Figure 29 | Milieu de vie 1



- |                                     |   |   |
|-------------------------------------|---|---|
| PARC                                | GARE DE TRAIN SAINT-LAMBERT               | COLLEGE RÉGIONAL CHAMPLAIN DE SAINT-LAMBERT     |
| RÉSEAU CYCLABLE                     | PARC DE LE VOIE MARITIME                  | CENTRE MULTIFONCTIONNEL                         |
| ROUTE VERTE                         | PARC DULWICH                              | BIBLIOTHÈQUE MUNICIPALE (SUCCURSALE PRINCIPALE) |
| LIGNES D'AUTOBUS                    | PARC LOGAN                                | MAISON DESAULNIERS                              |
| LIMITE MUNICIPALE                   | PARC MERCILLE                             | CPE DU MOUILLEPIED                              |
| MILIEU DE VIE 1                     | ÉCOLE PRIMAIRE DES SAINT-ANGES            | ST LAMBERT UNITED CHURCH                        |
| RAYON DE 700 M 10 MINUTES DE MARCHÉ | ÉCOLE ST LAMBERT ELEMENTARY               | SAINT ANDREWS PRESBYTERIAN CHURCH               |
| SITE À REDÉVELOPPER OU CONSOLIDER   | ÉCOLE REACH                               | SOUTHSORE SEVENTH-DAY ADVENTIST CHURCH          |
| ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE              | COLLÈGE DUROCHER - PAVILLON SAINT-LAMBERT | STATIONS COMMUNAUTO                             |
| GOLF MUNICIPAL                      | COLLÈGE DUROCHER - PAVILLON DUROCHER      |   |
| CHEMIN DE FER                       |   |   |

## Milieu de vie 2

# Saint-Charles — Haut Saint-Lambert



### CONTEXTE URBAIN

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

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

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

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

### Commerces de proximité



APPROVISIONNEMENT



SERVICES

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

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



## Équipements communautaires



**ÉTABLISSEMENTS  
SCOLAIRES ET  
PRÉSCOLAIRES**



**ÉQUIPEMENTS  
COMMUNAUTAIRES  
OU CULTURELS**

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

## Parcs et réseau vert



**LIEUX DE RENCONTRES  
ET SOCIABILISATION**



**TERRAINS  
RÉCRÉATIFS**



**JARDINS  
COMMUNAUTAIRES**



**TRAME VERTE,  
ÎLOTS DE FRAÎCHEUR**

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

## Mobilité durable



**AUTOPARTAGE  
ET COVOITURAGE**



**RÉSEAU TRANSPORTS  
COLLECTIFS**



**RÉSEAU CYCLABLE  
ET PIÉTONNIER  
SÉCURITAIRE**

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

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

## Lieux d'emploi



**OPPORTUNITÉS  
D'EMPLOI LOCAL**

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

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

Le noyau villageois constitue également un pôle d'emploi important à proximité.

## Mixité et cohésion sociale



**VIVRE ENSEMBLE,  
SENTIMENT DE FIERTÉ**



**IDENTITÉ  
LOCALE**



**MIXITÉ INTER-  
GÉNÉRATIONNELLE**



**DIVERSITÉ DES  
TYPOLOGIES DE  
LOGEMENT**

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

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

### Objectifs prioritaires

- 1.5 Augmenter les îlots de fraîcheur en encourageant le verdissement des espaces publics et privés

---

- 2.1 Optimiser le réseau de transports actifs en améliorant la connexion entre les différents lieux d'intérêt par des liens sécuritaires et continus, notamment vers le réseau de transport en commun

---

- 2.6 Favoriser une gestion optimale du stationnement

---

- 3.2 Relier les principaux pôles d'attraction par des aménagements conviviaux, sécuritaires et attrayants du domaine public

---

- 3.5 Encourager les initiatives citoyennes dans l'espace public et les partenariats avec les organismes du milieu

---

- 3.6 Favoriser l'émergence et la pérennité d'initiatives en agriculture urbaine sur le domaine public

---

- 4.5 Favoriser l'entraide, l'inclusion sociale et la participation active de la population à la vie et au développement de la communauté

---

- 4.6 Encourager la pratique de l'agriculture urbaine sur les terrains privés (surtout au niveau institutionnel)

---

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

---

- 5.2 Encourager la consolidation ou la requalification de certains espaces industriels et commerciaux en privilégiant les projets innovants et durables, axés sur une mixité de fonctions

---

- 5.3 Soutenir et encourager les commerces de proximité pour renforcer les milieux de vie



JARDINS COLLECTIFS

### Stratégies potentielles

- 1 Élaborer un Programme particulier d'urbanisme pour le secteur Saint-Charles planifiant un redéveloppement du secteur dans l'esprit de la vision d'aménagement durable Saint-Lambert 2035 et des objectifs visés pour le milieu de vie.

---

- 2 Prévoir dans la planification détaillée l'aménagement d'une passerelle contribuant à renforcer le lien entre les fonctions institutionnelles situées de part et d'autre de la voie ferrée.

---

- 3 Prévoir à la réglementation d'urbanisme, par le biais d'une réglementation à caractère discrétionnaire, une desserte de commerces et de services de proximité et une vocation d'espaces à des fins de bureau.

---

- 4 Réviser le règlement de zonage et le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale afin de :
  - de concert avec la politique de l'arbre (2012), renforcer les dispositions visant la protection et l'augmentation de la canopée et la réduction des îlots de chaleur;
  - de concert avec la politique d'agriculture urbaine (2017), encourager sa pratique sur le domaine privé, dans un cadre et une échelle respectant le milieu où elle est pratiquée;
  - appliquer des mesures d'atténuation nécessaires en raison de la présence de la voie ferrée.
  - favoriser l'autopartage et limiter le taux de motorisation des ménages du secteur Saint-Charles pour minimiser la pression sur le réseau local

---

- 5 Élaborer un plan de mobilité durable qui permettra notamment de renforcer les liens Nord-Sud de transport en commun et transport actif au sein de la ville. Ce plan devra également tenir compte des différents lieux d'intérêt du milieu de vie et de l'amélioration de la sécurité et de la convivialité de certains tronçons et intersections.

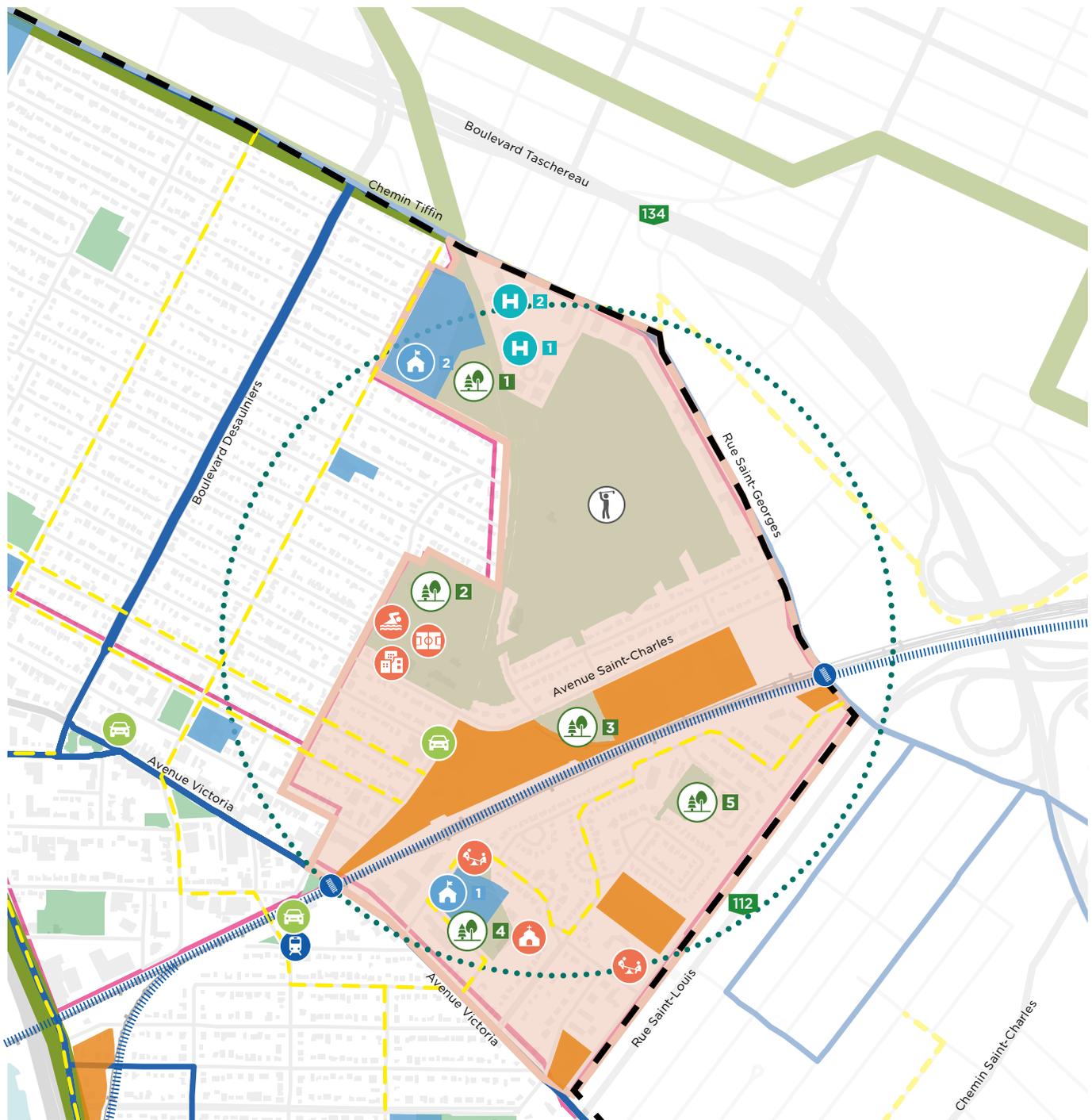
---

- 6 Poursuivre le développement de la Coulée verte à titre d'axes structurants en y renforçant sa contribution pour les déplacements actifs, les espaces de socialisation et l'agriculture urbaine.

---

- 7 Renforcer le rôle des équipements communautaires pour la pérennité du milieu de vie, notamment par le biais de l'aménagement des sites et des liens vers les autres attraits.

Figure 30 | Milieu de vie 2



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

## Milieu de vie 3

# Le Village



### CONTEXTE URBAIN

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

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

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

On retrouve des services publics et des activités industrielles le long du corridor ferroviaire tandis que la gare de train de banlieue est située au croisement du chemin de fer et de

l'avenue Victoria. Les terrains industriels et commerciaux situés le long de la voie ferrée pourraient être requalifiés à des fins mieux adaptées au contexte du noyau villageois et pouvant profiter de la proximité de la gare et des services.

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

---

#### Commerces de proximité

---



**APPROVISIONNEMENT**



**SERVICES**

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

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

---



## Équipements communautaires



**ÉTABLISSEMENTS  
SCOLAIRES ET  
PRÉSCOLAIRES**



**ÉQUIPEMENTS  
COMMUNAUTAIRES  
OU CULTURELS**

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

## Parcs et réseau vert



**LIEUX DE RENCONTRES  
ET SOCIABILISATION**



**TERRAINS  
RÉCRÉATIFS**



**JARDINS  
COMMUNAUTAIRES**



**TRAME VERTE,  
ÎLOTS DE FRAÎCHEUR**

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

## Mobilité durable



**AUTOPARTAGE  
ET COVOITURAGE**



**RÉSEAU TRANSPORTS  
COLLECTIFS**



**RÉSEAU CYCLABLE  
ET PIÉTONNIER  
SÉCURITAIRE**

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

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

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

## Lieux d'emploi



**OPPORTUNITÉS  
D'EMPLOI LOCAL**

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

## Mixité et cohésion sociale



**VIVRE ENSEMBLE,  
SENTIMENT DE FIERTÉ**



**IDENTITÉ  
LOCALE**



**MIXITÉ INTER-  
GÉNÉRATIONNELLE**



**DIVERSITÉ DES  
TYPOLOGIES DE  
LOGEMENT**

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

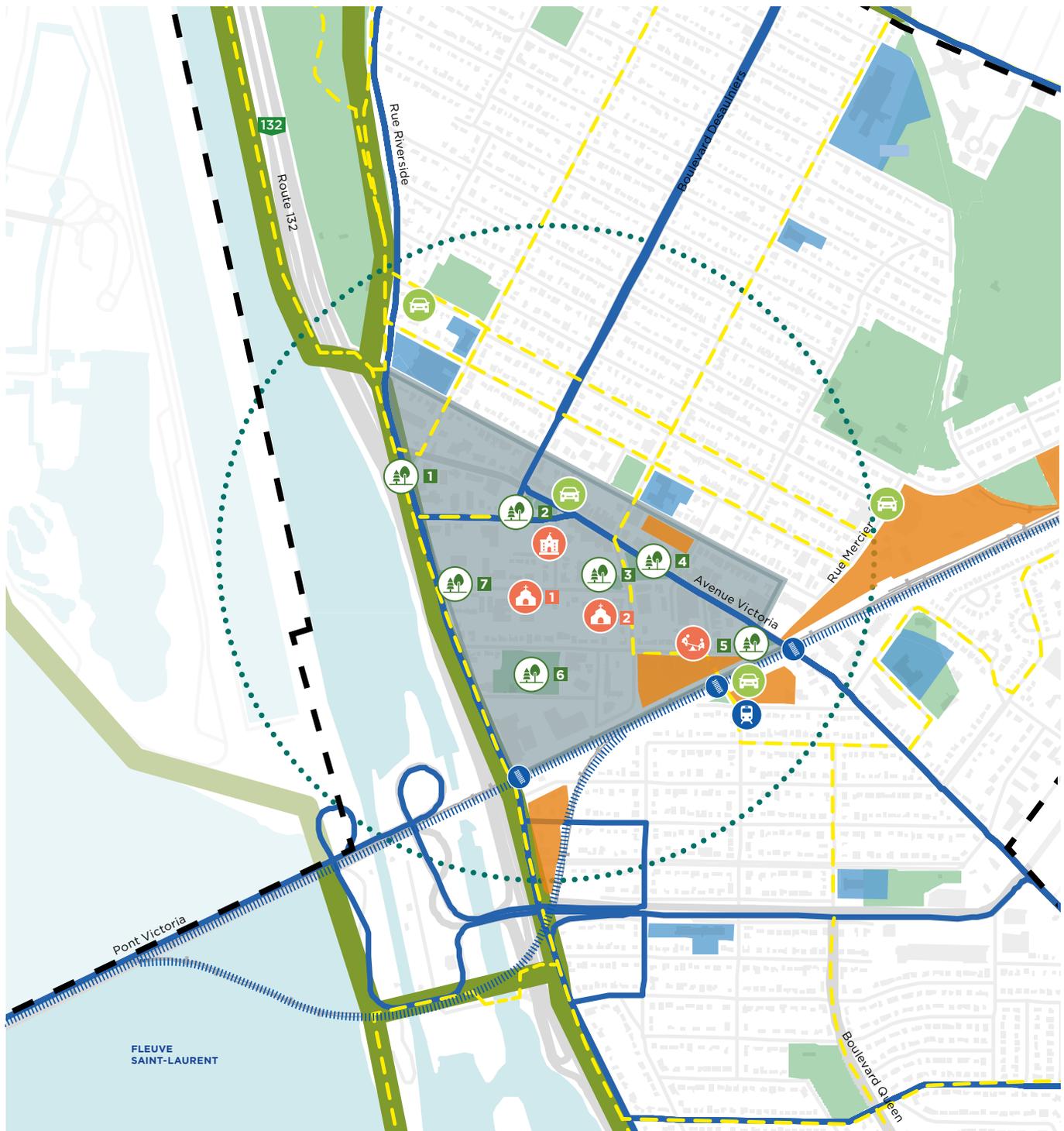
Par ailleurs, la préservation de l'intégrité du secteur face aux rénovations et au redéveloppement demeure un enjeu de taille pour ce milieu de vie.

Objectifs prioritaires	Stratégies potentielles
1.1 Assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine de Saint-Lambert	1 Encourager l'implantation de stationnements à vélos à proximité des commerces
1.5 Augmenter les îlots de fraîcheur en encourageant le verdissement des espaces publics et privés	2 Planifier par le biais d'interventions d'aménagement et de design, à l'intersection de la rue Victoria et du secteur de la voie ferrée, le lien entre le centre-ville et le secteur Saint-Charles.
1.7 Valoriser les lieux de diffusion culturelle et soutenir les initiatives culturelles susceptibles de contribuer à affirmer l'identité distinctive de Saint-Lambert	3 Mettre à jour la planification détaillée (PPU) déjà en vigueur pour le centre-ville, notamment en vertu des vocations visées par le schéma d'aménagement et de développement.
2.1 Optimiser le réseau de transports actifs en améliorant la connexion entre les différents lieux d'intérêt par des liens sécuritaires et continus, notamment vers le réseau de transport en commun	4 Réviser le règlement de zonage pour:
2.6 Favoriser une gestion optimale du stationnement	- renforcer la mixité d'usages commerciaux, de bureaux et résidentiels;
3.3 Optimiser et mettre à niveau les installations propices à accueillir des activités culturelles dans l'espace public en tenant compte des besoins du milieu et des nouvelles tendances	- assurer l'accessibilité universelle par la mise en œuvre du plan d'action en accessibilité universelle.
3.5 Encourager les initiatives citoyennes dans l'espace public et les partenariats avec les organismes du milieu	5 Réviser le règlement de zonage et le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin de :
5.1 Renforcer la vitalité du centre-ville en privilégiant la compacité et en assurant une diversité de l'offre commerciale	- mettre à jour les normes et critères qui assureront la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti et de la trame urbaine de Saint-Lambert;
5.6 Faire de la culture un moteur de développement économique pour la Ville	- de concert avec la politique de l'arbre (2012), renforcer les dispositions visant la protection et l'augmentation de la canopée et la réduction des îlots de chaleur;
	- appliquer des mesures d'atténuation nécessaires en raison de la présence de la voie ferrée.
	6 Identifier les lieux de rencontre intergénérationnelle et favoriser les aménagements permanents et temporaires quatre-saisons pouvant contribuer à la mise en œuvre de la politique culturelle (2016), notamment par l'appropriation de l'avenue Victoria et des nombreux parcs.
	7 Se positionner eu égard au développement des stationnements situés en arrière-lots entre les avenues Victoria et Notre-Dame, ainsi que pour la requalification des terrains à vocation industrielle le long du corridor ferroviaire, tel que le secteur Saint-Denis et Elm.
	8 Entamer une réflexion quant à l'avenir de certains terrains municipaux sous-utilisés.
	9 Élaborer un plan de mobilité durable qui tiendra compte du rôle particulier du centre-ville dans l'articulation du réseau de liens et adressera l'enjeu des passages à niveau de la voie ferrée.
	10 Étudier des interventions possibles pour réduire les nuisances sonores générées par la 132



RUE VICTORIA EN HIVER

Figure 31 | Milieu de vie 3



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

# Milieu de vie 4

## Parc Victoria - Alexandra



### CONTEXTE URBAIN

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

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

### Commerces de proximité



APPROVISIONNEMENT



SERVICES

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

### Équipements communautaires



ÉTABLISSEMENTS  
SCOLAIRES ET  
PRÉSCOLAIRES



ÉQUIPEMENTS  
COMMUNAUTAIRES  
OU CULTURELS

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

---

## Parcs et réseau vert

---



**LIEUX DE RENCONTRES  
ET SOCIABILISATION**



**TERRAINS  
RÉCRÉATIFS**



**JARDINS  
COMMUNAUTAIRES**



**TRAME VERTE,  
ÎLOTS DE FRAÎCHEUR**

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

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

---

## Mobilité durable

---



**AUTOPARTAGE  
ET COVOITURAGE**



**RÉSEAU TRANSPORTS  
COLLECTIFS**



**RÉSEAU CYCLABLE  
ET PIÉTONNIER  
SÉCURITAIRE**

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

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



---

## Lieux d'emploi

---



**OPPORTUNITÉS  
D'EMPLOI LOCAL**

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

---

## Mixité et cohésion sociale

---



**VIVRE ENSEMBLE,  
SENTIMENT DE FIERTÉ**



**IDENTITÉ  
LOCALE**



**MIXITÉ INTER-  
GÉNÉRATIONNELLE**



**DIVERSITÉ DES  
TYPOLOGIES DE  
LOGEMENT**

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

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

**Objectifs prioritaires**

- 1.1 Assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine de Saint-Lambert

---

- 1.5 Augmenter les îlots de fraîcheur en encourageant le verdissement des espaces publics et privés

---

- 2.1 Optimiser le réseau de transports actifs en améliorant la connexion entre les différents lieux d'intérêt par des liens sécuritaires et continus, notamment vers le réseau de transport en commun

---

- 2.2 Améliorer l'offre de transports collectifs en assurant une bonne desserte des différents milieux de vie

---

- 2.4 Assurer une cohabitation sécuritaire et harmonieuse du transport des marchandises et des personnes afin de diminuer le sentiment d'insécurité des cyclistes et piétons

---

- 2.6 Favoriser une gestion optimale du stationnement

---

- 3.1 Encourager la socialisation en créant des lieux de rencontre animés dotés d'une programmation intergénérationnelle et quatre-saisons

---

- 4.4 Améliorer l'accessibilité aux services sociaux, culturels et économiques dans les milieux de vie

---

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

---

- 5.2 Encourager la consolidation ou la requalification de certains espaces industriels et commerciaux en privilégiant les projets innovants et durables, axés sur une mixité de fonctions

---

- 5.3 Soutenir et encourager les commerces de proximité pour renforcer les milieux de vie

---

- 5.4 Favoriser le développement de pôles d'emploi locaux connectés aux réseaux de transports actifs et collectifs

**Stratégies potentielles**

- 1 Élaborer un Programme particulier d'urbanisme pour le secteur de la 112 planifiant un redéveloppement du secteur dans l'esprit de la vision d'aménagement durable Saint-Lambert 2035 et des objectifs visés pour le milieu de vie, notamment en réduisant l'impact que le cadre bâti axé sur une vocation artérielle des commerces et de services engendre.

---

- 2 Réviser le règlement de zonage et le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin de :
  - mettre à jour les normes et critères qui assureront la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti et de la trame urbaine de Saint-Lambert;
  - de concert avec la politique de l'arbre (2012), renforcer les dispositions visant la protection et l'augmentation de la canopée et la réduction des îlots de chaleur;

---

- 3 Identifier les lieux de rencontre intergénérationnelle et favoriser les aménagements permanents et temporaires quatre-saisons pouvant contribuer à la mise en œuvre de la politique culturelle (2016), notamment par l'appropriation de l'avenue Victoria et des nombreux parcs.

---

- 4 Élaborer un plan de mobilité durable qui permettra notamment de renforcer les liens nord-sud de transport en commun et transport actif au sein de la ville. Ce plan devra également tenir compte des différents lieux d'intérêt du milieu de vie et de l'amélioration de la sécurité et de la convivialité en bordure de la route 112 et, en ce sens, faciliter l'accès en transport actif au Carré Victoria.

---

- 5 Étudier des interventions possibles pour réduire les nuisances sonores générées par la route 132.

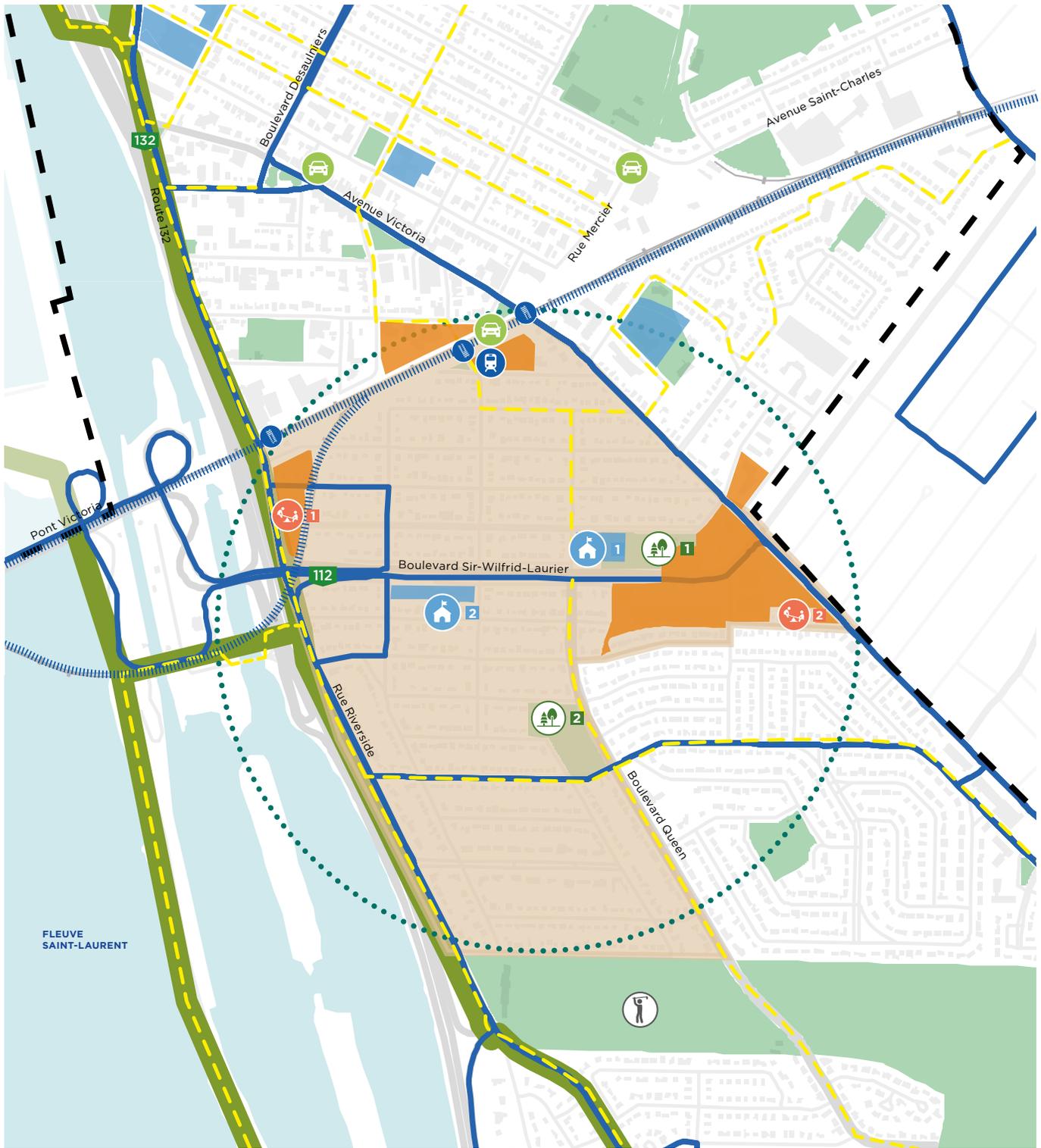
---

- 6 Encourager l'implantation de stationnements à vélos à proximité des commerces.



GARE SAINT-LAMBERT

Figure 32 | Milieu de vie 4



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

# Milieu de vie 5

## Houde



### CONTEXTE URBAIN

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

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

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

### Commerces de proximité



APPROVISIONNEMENT



SERVICES

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

### Équipements communautaires



ÉTABLISSEMENTS  
SCOLAIRES ET  
PRÉSCOLAIRES



ÉQUIPEMENTS  
COMMUNAUTAIRES  
OU CULTURELS

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

---

## Parcs et réseau vert

---



**LIEUX DE RENCONTRES  
ET SOCIABILISATION**



**TERRAINS  
RÉCRÉATIFS**



**JARDINS  
COMMUNAUTAIRES**



**TRAME VERTE,  
ÎLOTS DE FRAÎCHEUR**

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

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

---

## Mobilité durable

---



**AUTOPARTAGE  
ET COVOITURAGE**



**RÉSEAU TRANSPORTS  
COLLECTIFS**



**RÉSEAU CYCLABLE  
ET PIÉTONNIER  
SÉCURITAIRE**

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

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



ÉGLISE SAINT-THOMAS-D'AQUIN

---

## Lieux d'emploi

---



**OPPORTUNITÉS  
D'EMPLOI LOCAL**

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

---

## Mixité et cohésion sociale

---



**VIVRE ENSEMBLE,  
SENTIMENT DE FIERTÉ**



**IDENTITÉ  
LOCALE**



**MIXITÉ INTER-  
GÉNÉRATIONNELLE**



**DIVERSITÉ DES  
TYPOLOGIES DE  
LOGEMENT**

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

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

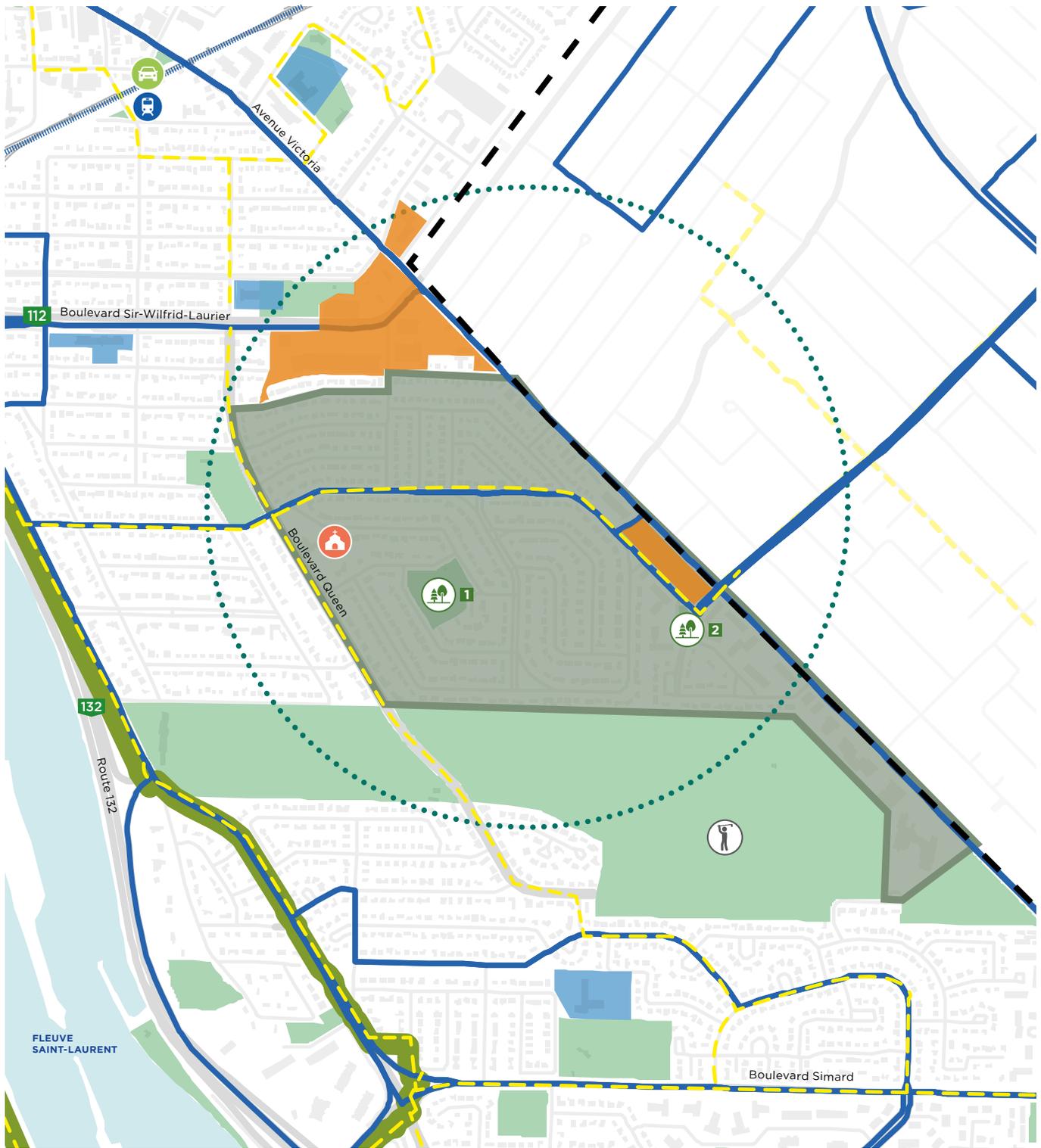
### Objectifs prioritaires

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

### Stratégies potentielles

- 1 Réviser le règlement de zonage et le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin de :
- mettre à jour les normes et critères qui assureront la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti et de la trame urbaine de Saint-Lambert;
  - de concert avec la politique de l'arbre (2012), renforcer les dispositions visant la protection et l'augmentation de la canopée et la réduction des îlots de chaleur, notamment le long de l'avenue Victoria et des deux ensembles commerciaux.
- 2 Identifier les lieux de rencontre intergénérationnelle et favoriser une programmation intergénérationnelle et quatre-saisons pouvant contribuer à la mise en œuvre de la politique culturelle (2016), principalement le parc Houde.
- 3 Planifier la consolidation de l'ensemble commercial de l'avenue Victoria (situé au croisement du boulevard Churchill).
- 4 Élaborer un plan de mobilité durable qui permettra notamment de renforcer les liens Nord-Sud de transport en commun et transport actif au sein de la ville et qui tiendra compte des différents lieux d'intérêt du milieu de vie.
- 5 Favoriser une diversification de l'offre résidentielle, notamment par l'aménagement de logements complémentaires.

Figure 33 | Milieu de vie 5



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



## CONTEXTE URBAIN

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

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

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

### Commerces de proximité



APPROVISIONNEMENT



SERVICES

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

### Équipements communautaires



ÉTABLISSEMENTS  
SCOLAIRES ET  
PRÉSCOLAIRES



ÉQUIPEMENTS  
COMMUNAUTAIRES  
OU CULTURELS

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

## Parcs et réseau vert



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

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

## Mobilité durable



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

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

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

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



## Lieux d'emploi



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

## Mixité et cohésion sociale



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

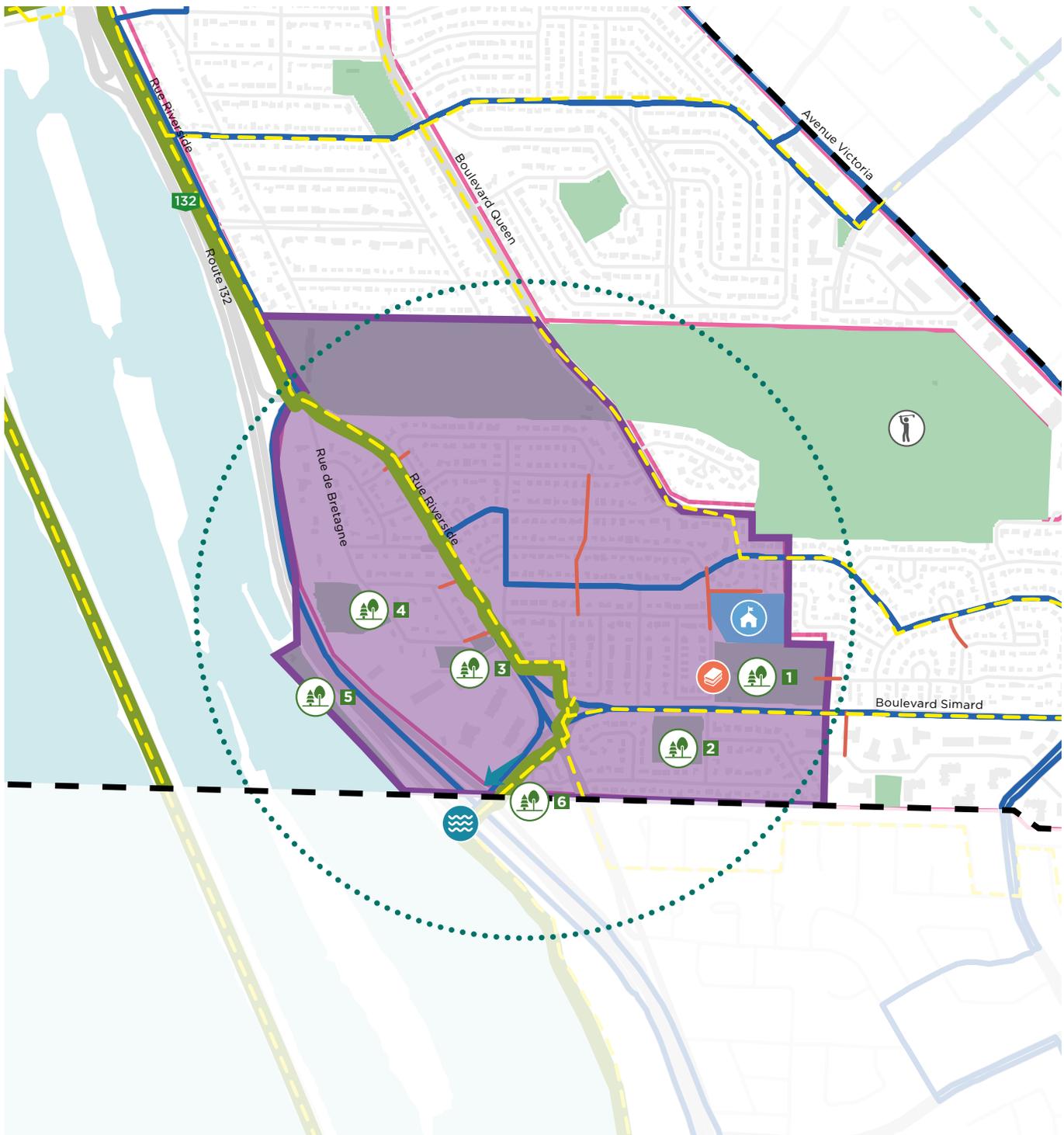
Par ailleurs, la forte pression immobilière et l'âge moyen des propriétés de ce milieu de vie entraînent leur lot de projets de restauration et d'agrandissement qui pourraient menacer l'harmonie visuelle de ce dernier. Le risque de subdivision des grands terrains du secteur d'intérêt Prévaille-en-bas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

Objectifs prioritaires	Stratégies potentielles
1.1 Assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti de Saint-Lambert	1 Réviser le règlement de zonage et le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin de mettre à jour les normes et critères qui assureront la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti et de la trame urbaine de Saint-Lambert.
1.4 Protéger et bonifier la canopée publique et privée	2 Identifier les lieux de rencontre intergénérationnelle et favoriser une programmation intergénérationnelle et quatre-saisons pouvant contribuer à la mise en œuvre de la politique culturelle (2016), principalement le parc Préville.
1.8 Mettre en valeur le fleuve et le paysage riverain	3 Étudier, avec les partenaires, l'amélioration du lien de transport collectif vers la gare, le centre-ville et la station REM Panama.
2.2 Améliorer l'offre de transports collectifs en assurant une bonne desserte des différents milieux de vie	4 Élaborer un plan de mobilité durable qui permettra notamment de renforcer les liens Nord-Sud de transport en commun et transport actif au sein de la ville. Ce plan devra également tenir compte des différents lieux d'intérêt du milieu de vie, de la bonification du réseau de sentiers polyvalents et des mesures d'apaisement de la circulation en périphérie de l'école.
2.5 Développer une offre alternative de transports durables, notamment l'autopartage et le covoiturage	5 Élaborer un plan directeur des parcs et espaces verts pour définir une programmation distinctive et appropriée au potentiel du parc du Havre , tout en favorisant la renaturalisation des berges.
3.1 Encourager la socialisation en créant des lieux de rencontre animés dotés d'une programmation intergénérationnelle et quatre-saisons	6 Étudier la possibilité d'implanter une boucle de transport collectif.
3.4 Améliorer l'accessibilité aux abords du fleuve et y encourager la tenue d'événements et d'activités	7 Étudier des interventions possibles pour réduire les nuisances sonores générées par la 132
3.5 Encourager les initiatives citoyennes dans l'espace public et les partenariats avec les organismes du milieu	8 Bonifier le verdissement des parcs, y implanter des initiatives d'agriculture urbaine et y prévoir des aménagements pour enfants en réponse au nouveau contexte démographique.



RUE RIVERSIDE À PROXIMITÉ DU BOULEVARD SIMARD

Figure 34 | Milieu de vie 6



■ PARC

🚲 RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT

🟢 ROUTE VERTE

🚌 LIGNES D'AUTOBUS

— RÉSEAU DE SENTIERS POLYVALENTS

▬ LIMITE MUNICIPALE

■ MILIEU DE VIE 6

⋯ RAYON DE 700 M  
10 MINUTES DE MARCHÉ

🏫 ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE

🌊 ACCÈS AUX ABORDS DU FLEUVE

🏫 ÉCOLE PRÉVILLE

📖 BIBLIOTHÈQUE MUNICIPALE  
(SUCCURSALE PRÉVILLE)

🏌️ COUNTRY CLUB DE MONTRÉAL

🌳 1 PARC PRÉVILLE

🌳 2 PARC DU PAS-DE-CALAIS

🌳 3 PARC DU RHÔNE

🌳 4 PARC DE BRETAGNE

🌳 5 PARC DU HAVRE

🌳 6 BOISÉ DU MARONNIER



## CONTEXTE URBAIN

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

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

### Commerces de proximité



APPROVISIONNEMENT



SERVICES

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

### Équipements communautaires



ÉTABLISSEMENTS  
SCOLAIRES ET  
PRÉSCOLAIRES



ÉQUIPEMENTS  
COMMUNAUTAIRES  
OU CULTURELS

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

---

## Parcs et réseau vert

---



**LIEUX DE RENCONTRES  
ET SOCIABILISATION**



**TERRAINS  
RÉCRÉATIFS**



**JARDINS  
COMMUNAUTAIRES**



**TRAME VERTE,  
ÎLOTS DE FRAÎCHEUR**

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

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

---

## Mobilité durable

---



**AUTOPARTAGE  
ET COVOITURAGE**



**RÉSEAU TRANSPORTS  
COLLECTIFS**



**RÉSEAU CYCLABLE  
ET PIÉTONNIER  
SÉCURITAIRE**

Bien qu'un bon nombre de rues de ce milieu de vie n'aient pas de trottoirs, la trame urbaine fait en sorte qu'il y a peu de circulation de transit et que les déplacements piétons y semblent sécuritaires. Par ailleurs, il est vrai que la trame urbaine n'est pas particulièrement perméable, mais quelques sentiers polyvalents ont été aménagés à certains endroits stratégiques au sein des îlots afin de faciliter les déplacements actifs. On retrouve également une piste cyclable bidirectionnelle sur le boulevard Simard et un corridor en chaussée désignée traverse le milieu de vie et permet de relier le boulevard Queen au boulevard Plamondon.

Au niveau des transports en commun, le secteur est desservi par diverses lignes d'autobus sur le boulevard Simard ou l'avenue Victoria, lesquelles permettent de rejoindre le terminus Longueuil, le terminus de Panama ou encore le terminus de la Gauchetière au centre-ville de Montréal. Toutefois, les liens vers la gare de train de banlieue de Saint-Lambert pourraient être améliorés. Par ailleurs, ce milieu de vie n'est pas desservi par un service d'autopartage.

---

---

## Lieux d'emploi

---



**OPPORTUNITÉS  
D'EMPLOI LOCAL**

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

---

## Mixité et cohésion sociale

---



**VIVRE ENSEMBLE,  
SENTIMENT DE FIERTÉ**



**IDENTITÉ  
LOCALE**



**MIXITÉ INTER-  
GÉNÉRATIONNELLE**



**DIVERSITÉ DES  
TYPOLOGIES DE  
LOGEMENT**

La création de lieux vivants et rassembleurs pourrait permettre de renforcer les liens sociaux au sein du milieu de vie 7 et ainsi favoriser l'appropriation de ces espaces par le plus grand nombre. Bien qu'il soit situé en dehors des limites du milieu de vie, le parc Préville présente un potentiel intéressant puisqu'il est adjacent à une école.

Par ailleurs, l'ensemble commercial situé à l'intersection du boulevard Simard et de l'avenue Victoria pourrait accueillir un projet de consolidation axé sur une offre diversifiée de logements et de services pour les jeunes familles et les aînés.

---

### Objectifs prioritaires

- 1.2 Encourager un développement urbain compact, à échelle humaine, respectant le caractère spécifique et l'harmonie visuelle des quartiers résidentiels

---

- 2.2 Améliorer l'offre de transports collectifs en assurant une bonne desserte des différents milieux de vie

---

- 2.5 Développer une offre alternative de transports durables, notamment l'autopartage et le covoiturage

---

- 3.1 Encourager la socialisation en créant des lieux de rencontre animés dotés d'une programmation intergénérationnelle et quatre-saisons

---

- 4.3 Développer une offre diversifiée de logements et de services pour des ménages aux réalités variées

---

- 4.4 Améliorer l'accessibilité aux services sociaux, culturels et économiques dans les milieux de vie

---

- 5.2 Encourager la consolidation ou la requalification de certains espaces industriels et commerciaux en privilégiant les projets innovants et durables, axés sur une mixité de fonctions

---

- 5.3 Soutenir et encourager les commerces de proximité pour renforcer les milieux de vie

### Stratégies potentielles

- 1 Planifier la consolidation de l'ensemble commercial identifié afin de renforcer l'offre commerciale et de services et une diversification de logements dans le secteur et d'y diminuer la présence d'îlots de chaleur.

---

- 2 Étudier, avec les partenaires, l'amélioration du lien de transport collectif vers la gare et le centre-ville.

---

- 3 Élaborer un plan de mobilité durable qui permettra notamment de renforcer les liens Nord-Sud de transport en commun et transport actif au sein de la ville. Ce plan devra également tenir compte des différents lieux d'intérêt du milieu de vie, de la bonification du réseau de sentiers polyvalents et des mesures d'apaisement de la circulation en périphérie de l'école.

---

- 4 Permettre la création de plus de logement dans le secteur Plamondon et de Navarre qui se trouve près de la station REM Panama.

---

- 5 Réaliser une étude du potentiel écologique du boisé du parc du Limousin

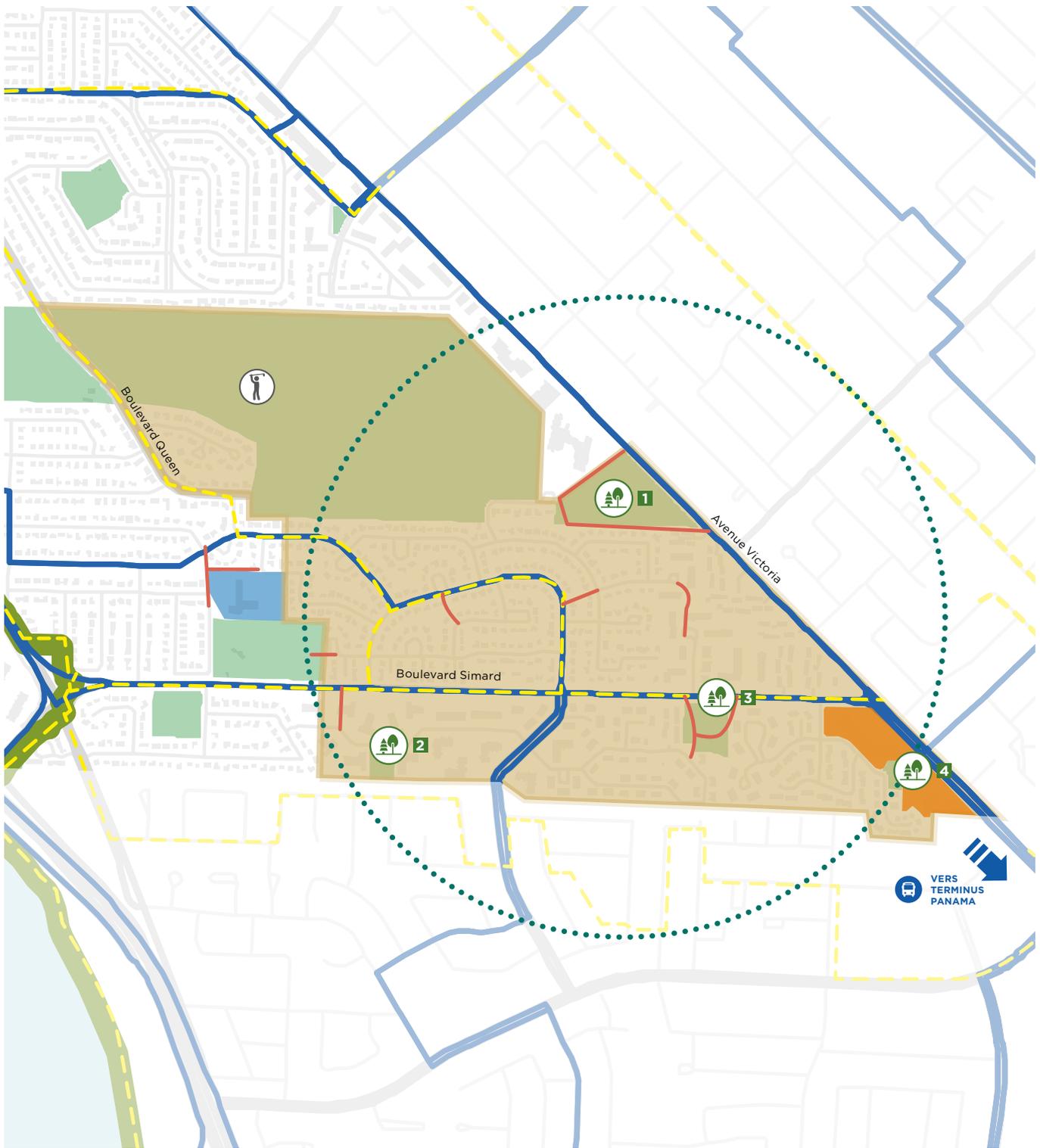
---

- 6 Étudier la possibilité d'implanter une boucle de transport collectif.



SKI DE FOND EN PLEIN AIR

Figure 35 | Milieu de vie 7



- |                                   |  |                          |
|-----------------------------------|--|--------------------------|
| PARC                              | MILIEU DE VIE 7                        | PARC NAVARRE             |
| RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT          | RAYON DE 700 M<br>10 MINUTES DE MARCHÉ | PARC DE FONTAINEBLEAU    |
| ROUTE VERTE                       | SITE À REDÉVELOPPER<br>OU CONSOLIDER   | PARC LAMBERT-CLOSSE      |
| LIGNES D'AUTOBUS                  | ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE                 | COUNTRY CLUB DE MONTRÉAL |
| RÉSEAU DE SENTIERS<br>POLYVALENTS | PARC DU LIMOUSIN                       |                          |
| LIMITE MUNICIPALE                 |  |                          |



## 5. Plan d'action

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

### LÉGENDE

**Court terme** (0-5 ans)

**Moyen terme** (5-10 ans)

**Long terme** (10-20 ans)

**En continu**

### ORIENTATION 1 : FAVORISER LA MISE EN VALEUR DES COMPOSANTES IDENTITAIRES DE SAINT-LAMBERT

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

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

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

INTERVENTIONS	OBJECTIFS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
Réaliser un plan de mobilité durable	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6	Ville, Comité de gestion des déplacements	Court terme
Compléter le réseau cyclable et aménager des pistes cyclables sécuritaires sur des axes stratégiques qui permettent relier les points d'intérêt, autant dans une perspective utilitaire que récréotouristique (notamment sur les axes Queen, Victoria et Saint-Georges)	2.1	Ville, Comité de gestion des déplacements	Moyen terme
Planifier les infrastructures de déplacement actif et récréotouristiques en intégrant les projets de développement du Réseau vélo métropolitain (digue de la Voie maritime, Saint-Georges/Tiffin) et du Parc-plage du Grand Montréal, en tenant compte des critères suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>— la consolidation de la vocation récréotouristique des ensembles d'intérêt métropolitain en favorisant simultanément la préservation des qualités patrimoniales et paysagères des lieux et le développement d'une masse critique d'attraits et de services;</li> <li>— l'augmentation des points d'accès à l'eau à des fins récréatives (baignade, mise à l'eau d'embarcations, activités récréatives en rive, aires d'accostage, etc.);</li> <li>— le développement du réseau cyclable et du réseau navigable métropolitains, ainsi que la multiplication des points de contact entre ces deux réseaux ;</li> </ul>	2.1	Ville	Moyen terme
Poursuivre la mise en place d'initiatives contribuant au programme Municipalités Amies des Aînés (MADA) et identifier des éléments réglementaires à bonifier afin de favoriser l'accessibilité universelle	2.1, 2.3, 2.4	Ville	En continu
Travailler de concert avec la CMM, et le gouvernement du Québec, afin de planifier et de mettre en œuvre les projets de développement du Réseau vélo métropolitain et du Parc-plage du Grand Montréal	2.1	Ville, CMM, Québec	Long terme
Mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation dans les secteurs sensibles	2.3	Ville, Comité de gestion des déplacements	Court terme
Réaliser une étude afin de préciser les enjeux de circulation et de stationnement sur l'ensemble du territoire		Ville	Court terme
Assurer un entretien quatre saisons du réseau cyclable et piétonnier	2.1	Ville, Comité de gestion des déplacements	En continu
Planifier des aménagements conviviaux et sécuritaires des trottoirs et pistes cyclables et mettre aux normes les tronçons qui ne respectent pas les normes d'aménagement et de signalisation	2.1, 2.3	Ville, Comité de gestion des déplacements	En continu
Procéder à la réfection du passage à niveau de la rue du Prince-Arthur et y intégrer des aménagements favorables aux transports actifs	2.1	Ville, Comité de gestion des déplacements, CN	Long terme
Faire un suivi auprès du ministère des Transports afin qu'il donne suite à l'étude de faisabilité pour l'aménagement d'une voie de rabattement de la circulation à la sortie du pont Victoria vers la 132 est, vers le boulevard Simard	2.3, 2.4	Ville, MTQ	Moyen terme

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

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

INTERVENTIONS	OBJECTIFS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
Élaborer un plan directeur des parcs et espaces verts	3.1, 3.3, 3.4	Ville, Comité consultatif culturel	Moyen terme
Bonifier l'aménagement des espaces publics, des parcs et des espaces verts en y développant une programmation quatre-saisons	3.1, 3.4, 3.5	Ville, Comité consultatif culturel	En continu
Poursuivre la Coulée verte afin de relier par un parcours actif et une signalétique distinctive les principaux parcs et équipements publics du territoire	3.2	Ville	Moyen terme
Mettre à contribution, par ententes, les installations autres que celles de la Ville (scolaires, lieux de culte, établissements privés)	3.1, 3.5	Ville, Commissions scolaires et autres partenaires privés	En continu
Développer un programme d'implantation de zones de convivialité (ex. : Programme d'implantation des rues piétonnes et partagées ou Programme de places éphémères)	3.1, 3.2, 3.5	Ville	Court terme
Créer des partenariats avec les organismes communautaires locaux et développer un modèle de gestion alternatif de l'espace public qui permettrait de déléguer la gestion de certaines activités sur le domaine public (animation, agriculture urbaine, etc)	3.1, 3.5	Ville, Organismes locaux	Moyen terme
Organiser un concours de design pour le réaménagement d'un espace public déterminé	3.3	Ville	Moyen terme
Évaluer la possibilité d'aménager un espace public dédié à la tenue de marchés publics	3.1	Ville	Moyen terme
Étendre et diversifier les formes de l'agriculture urbaine sur le domaine public et aménager davantage de jardins collectifs et communautaires	3.6	Ville, Comité environnement	Moyen terme
Mettre en œuvre des projets pilotes d'agriculture urbaine	3.6	Ville, Comité environnement	Moyen terme

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

INTERVENTIONS	OBJECTIFS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
Miser sur des activités commerciales de proximité pour renforcer les milieux de vie	4.1, 4.4	Ville	En continu
Mieux informer les citoyens quant aux services existants	4.2, 4.4, 4.5	Ville, Comité de la famille et des aînés	Court terme
Créer des lieux d'habitation intergénérationnels pour favoriser la mixité	4.2, 4.3	Ville, Comité de la famille et des aînés	Moyen terme
Concevoir les aménagements du domaine public en prenant en compte les besoins des personnes à mobilité réduite et des clientèles particulières (enfants, adultes, personnes âgées, etc.)	4.2, 4.4, 4.5	Ville, Comité de la famille et des aînés	Moyen terme
Favoriser le maintien à domicile par l'adaptation du bâti en promouvant les programmes d'aide financière et de soutien en la matière	4.2, 4.3	Ville, Comité de la famille et des aînés	Court terme

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

## ORIENTATION 5 : RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE EN PROMOUVANT UNE ÉCONOMIE LOCALE ET DYNAMIQUE

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

## 6. Concordance réglementaire

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

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

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



## 7. Terminologie

### ACTIVITÉ RÉCRÉATIVE EXTENSIVE

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

### ACTIVITÉ RÉCRÉATIVE INTENSIVE

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

### AGRICULTURE URBAINE

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

### COURS D'EAU

Toute masse d'eau qui s'écoule dans un lit avec un débit régulier ou intermittent, y compris celles qui ont été créées ou modifiées par une intervention humaine, à l'exception des fossés de drainage, mitoyens ou de voie publique ou privée.

### DENSITÉ RÉSIDENIELLE

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

### FONCTION (OU USAGE)

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

### INDUSTRIE

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

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

### INSTALLATION COMMUNAUTAIRE STRUCTURANTE

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

### INSTALLATION COMMUNAUTAIRE DE PROXIMITÉ

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

### INSTALLATION D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN

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

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

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

— Installations sportives, culturelles et touristiques :

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

## LOT INTERCALAIRE

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

## PLAINE INONDABLE

Correspond à l'espace occupé par un lac ou un cours d'eau en période de crue. Elle correspond à l'étendue géographique des secteurs inondés dont les limites sont précisées par l'un des moyens suivants :

- une carte approuvée dans le cadre d'une convention conclue entre les gouvernements du Québec et du Canada relativement à la cartographie et à la protection des plaines d'inondation;
- une carte publiée par le gouvernement du Québec;
- une carte intégrée au Schéma, à un règlement de contrôle intérimaire ou à un règlement d'urbanisme d'une municipalité;
- les cotes d'inondation de récurrence de 20 ans, de 100 ans ou les deux, établies par le gouvernement du Québec;
- les cotes d'inondation de récurrence de 20 ans, de 100 ans ou les deux, auxquelles il est fait référence au Schéma, à un règlement de contrôle intérimaire

ou un règlement d'urbanisme.

S'il survient un conflit dans l'application de différents moyens, et qu'ils sont tous susceptibles de régir une situation donnée selon le droit applicable, la plus récente carte ou la plus récente cote d'inondation, selon le cas, dont la valeur est reconnue par le MDDELCC, devrait servir à délimiter l'étendue de la plaine inondable.

## REGROUPEMENT COMMERCIAL À RAYONNEMENT SUPRARÉGIONAL

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

## TERRAIN

Lot, partie de lot, groupe de lots ou de parties de lots contigus constituant une seule propriété.

## TRANSPORT (DÉPLACEMENT) ACTIF (UTILITAIRE)

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

## TRANSPORT COLLECTIF

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

## TRANSPORT EN COMMUN

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

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

- Atteinte
  En continu
  Partiellement atteinte
  À entreprendre

### HABITATION

Renforcer la revalorisation des milieux bâtis sur le territoire de la Ville.	■
Assurer l'intégration des nouvelles constructions résidentielles.	●
Favoriser la reconversion des bâtiments utilisés à des fins industrielles ou commerciales, à des fins compatibles avec le secteur.	○
Encourager la rénovation du parc de logements.	●
Diversifier l'offre de logements afin de reconnaître les nouvelles tendances d'habitation notamment pour l'occupation familiale et les services à domicile.	○
Consolider les équipements et infrastructures existants, maintenir le niveau de services, diminuer le fardeau fiscal des contribuables et valoriser le milieu bâti.	●
Promouvoir le redéveloppement du secteur de la gare à des fins d'habitation dans une optique de développement durable	■

### COMMERCE ET SERVICE

Consolider les équipements et les infrastructures existantes.	●
Valoriser le pôle multifonctionnel en misant sur le cadre physique, les services offerts et sur son potentiel de développement.	○
Améliorer les aménagements du Carré Saint-Lambert.	□
Améliorer les aménagements du centre commercial Victoria.	○
Assurer une desserte commerciale de support.	○

### INDUSTRIES

Limiter le développement des activités industrielles afin d'enrayer les nuisances causées par les activités sur le voisinage et d'assurer une meilleure cohabitation des usages.	○
Consolider la vocation industrielle du secteur de l'avenue Saint-Charles.	○
Améliorer les connaissances relatives à l'évaluation des risques d'origine technologique, entre autres au niveau des industries susceptibles de produire ou de manipuler des matières dangereuses.	■

### INSTITUTIONS

Maintenir les équipements institutionnels, communautaires et culturels afin d'assurer une desserte locale.	●
Adapter la vocation des bâtiments existants aux nouveaux besoins de la population.	○
Favoriser le développement et le rayonnement des équipements culturels.	●
Favoriser la construction d'équipements complémentaires aux établissements d'enseignement.	○

### PARCS, ESPACES VERTS, PAYSAGES ET MOBILIER URBAIN

Mettre en valeur les parcs, espaces verts et autres lieux publics.	●
Compléter le réseau de voies cyclables régionales et locales.	●

## HABITATION

- Accroître la présence de la foresterie urbaine sur l'ensemble du territoire de la Ville dans un esprit de développement durable. ●
- Bonifier et remplacer le mobilier urbain. ●
- Atténuer les nuisances liées à la présence aérienne des réseaux câblés de distribution. ●
- Atténuer les nuisances liées à l'implantation des tours de communication. ■

## PATRIMOINE

- Reconnaître la valeur historique et urbanistique du noyau villageois. ■
- Reconnaître la valeur historique et urbanistique du secteur Préville-en-bas. ■
- Reconnaître la valeur historique de la rue Riverside entre l'avenue Notre-Dame et le chemin Tiffin (secteur Riverside). ■
- Encourager la restauration des bâtiments d'intérêt patrimonial situés dans des secteurs de valeur patrimoniale. ●
- Protéger et mettre en valeur les bâtiments présentant une valeur patrimoniale. ●
- Protéger les sites présentant un potentiel archéologique préhistorique et historique. ■
- Favoriser le développement d'un cadre de protection des ressources archéologiques lors de travaux d'aménagement. ■

## RÉCRÉOTOURISME

- Favoriser le développement et la mise en valeur des attraits récréotouristiques. ●

## ENVIRONNEMENT

- Assurer la protection des rives, du littoral et des milieux humides. ■
- Encourager une meilleure gestion de l'eau potable. ●
- Assurer la décontamination des terrains contaminés lors d'un changement d'usage. ●
- Planifier la gestion des neiges usées. ■
- Atténuer les impacts liés à la présence de la voie ferrée du Canadien national. ●
- Planifier la gestion des risques liés aux contraintes de nature anthropique en vue de prévenir les accidents majeurs sur le territoire et d'en réduire les conséquences. ■
- Diminuer les nuisances à la santé publique en réduisant l'utilisation de produits nocifs tels que les pesticides. ■

## RÉSEAUX DE TRANSPORT ET CIRCULATION

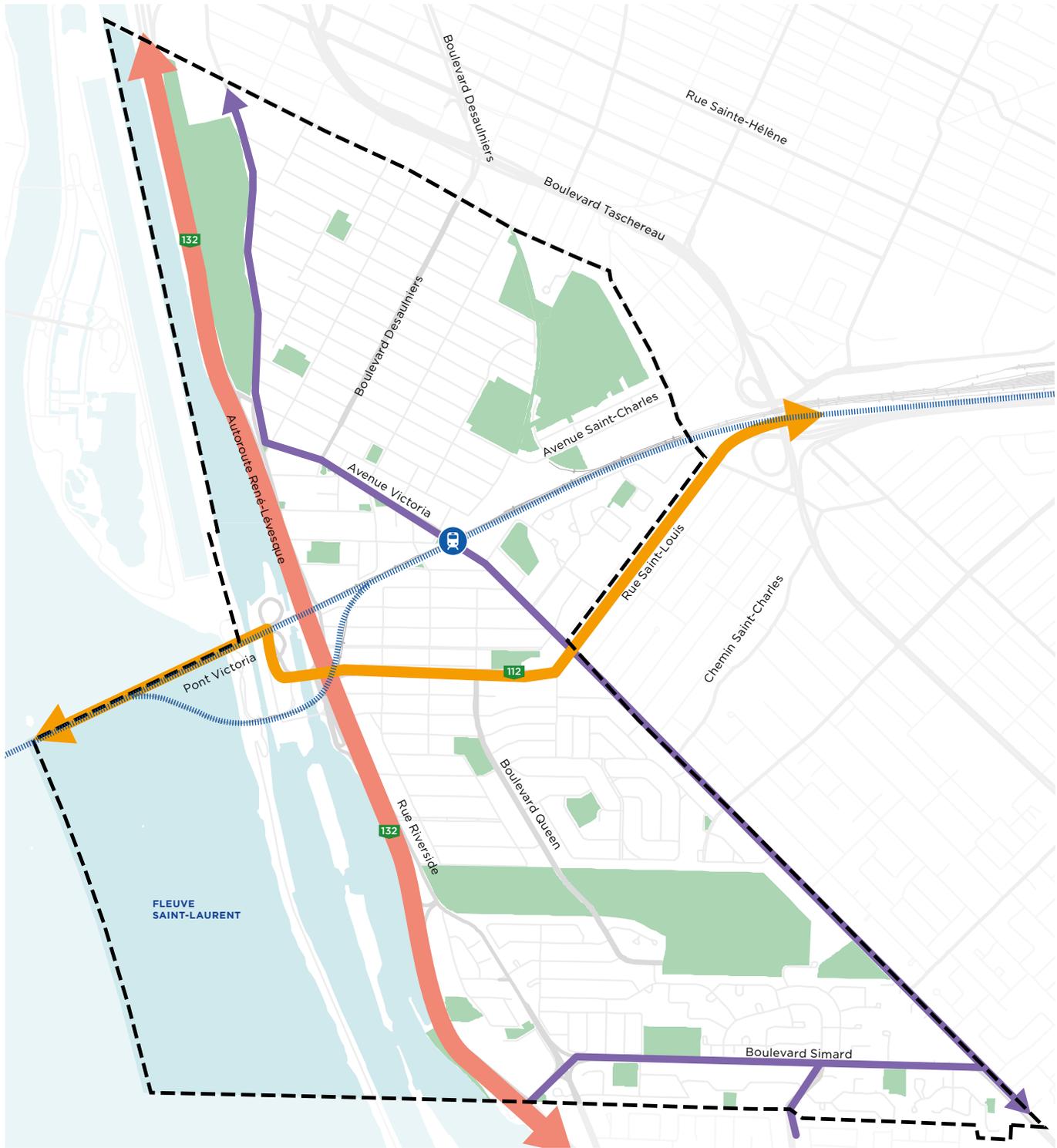
- Améliorer les liens inter-rives et l'accès au pont Victoria. ■
- Diminuer les impacts négatifs causés par la présence de la route 132. ■
- Faciliter les déplacements des piétons. ●
- Consolider les équipements et aménagements autour de la gare permanente. ■
- Planifier les transports en se basant sur les principes de développement durable, soit un transport qui combine efficacité économique et efficacité énergétique, équité sociale et protection de l'environnement. ■





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

## ANNEXE 5 | HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER



■ PARC

--- LIMITE MUNICIPALE

▨ CHEMIN DE FER

🚂 GARE DE TRAIN SAINT-LAMBERT

### RÉSEAUX ROUTIERS

➔ MÉTROPOLITAIN (R132)

➔ ARTÉRIEL MÉTROPOLITAIN (R112)

➔ ARTÉRIEL D'AGGLOMÉRATION

AIRE TOD - GARE DE SAINT-LAMBERT			
LOTS	SUPERFICIE (M2)	NOMBRE DE LOGEMENTS MIN.	DENSITÉ NETTE
2 116 542	4 774	26	54
3 806 508	1 190	12	101
5 273 758	2 482	50	201
2 391 287, 2 611 189	1 122	2	18
2 391 287, 2 611 189	1 122	2	18
2 391 438	1 764	18	102
3 756 586, PC-37110 5 753 888, 5 753 886	17 155	397	231
6 249 735 (2 422 701, 2 422 702, 2 422 703, 2 116 288)	2 377	18	76
2 422 691, 2 116 504	15 408	116	75
2 393 331	5 609	42	75
3 756 587	9 661	72	75
2 116 389	30 787	231	75
5 636 857	2 673	20	75
2 117 271	27 744	208	75
2 117 632	6 278	47	75
2 117 633	4 412	33	75
2 116 344, 2 116 345	1 645	12	75
2 116 369	1 249	9	75
2 117 022	2 564	19	75
2 115 288	4 756	36	75
2 116 267	1 388	10	75
2 391 531, 2 391 532, 2 395 684	1 455	11	75
2 391 332	800	6	75
2 115 763	2 681	20	75
2 355 615	1 490	11	75
2 391 586, 2 391 588, 2 611 192, 2 393 259, 2 611 193, 3 483 672, 3 483 673, 3 483 674, 2 391 587	11 428	86	75
2 391 279, 2 391 280	1 095	8	75
2 391 350	2 076	16	75
2 116 278	2 189	16	75
2 627 008, 2 391 435 2 391 434, 2 391 436 2 391 356, 2 391 355	2 234	17	75
2 395 536, 2 395 680, 2 391 379, 2 391 333	4 913	37	75
2 116 278	2 189	16	75
2 116 443	4 440	33	75
2 627 044	3 064	23	75
2 393 597	1 253	9	75
2 393 583	4 188	31	75
2 393 580	6 549	49	75
2 393 611	1 058	8	75
2 393 604	3 468	26	75
4 169 976	6 186	46	75
5 491 749	5 569	42	75
2 889 429	1 715	13	75
2 889 430	24 214	182	75
4 520 149	1 833	14	75
2 393 612	1 078	8	75
2 393 610	1 073	8	75
2 391 339, 2 391 343 à 2 391 348, 6 278 024	9 528	71	75
	<b>253 925</b>	<b>2190</b>	<b>86</b>

### AIRE TASCHEREAU

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

### HORS TOD

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

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



**BC2**