

SAINT-LAMBERT AUJOURD'HUI

PORTRAIT-DIAGNOSTIC DANS LE CADRE DE L'ÉLABORATION D'UNE VISION D'AMÉNAGEMENT DURABLE

Décembre 2018



CONVERCITÉ
L'HUMAIN AU CŒUR
DU PROJET URBAIN

Table des matières

NOTRE TERRITOIRE	2
1. Bref historique	2
2. Le contexte métropolitain	2
3. Une ville verte	4
4. L'environnement urbain.....	6
5. La mobilité.....	8
6. Le cadre patrimonial	12
7. Vers une gestion écoresponsable du territoire.....	13
8. Une qualité de vie élevée	14
9. Faits saillants – notre territoire	15
NOTRE COLLECTIVITÉ	16
1. L'évolution démographique.....	16
2. Le logement	19
3. La scolarité	23
4. Les emplois.....	24
5. La santé.....	25
6. Le revenu.....	26
7. La vie communautaire	27
8. La culture	29
9. Faits saillants – notre collectivité	30
NOTRE ÉCONOMIE	31
1. Corporation de développement économique de Saint-Lambert	31
2. Pôles commerciaux.....	31
3. Emplois et secteur d'activités sur le territoire de Saint-Lambert	32
4. Lieux de travail des résidents.....	33
5. Faits saillants – notre économie.....	34
DIAGNOSTIC	35
6. Forces, faiblesses, opportunités et menaces.....	35
7. Les enjeux et les défis à relever	39
NOS INSPIRATIONS.....	41
1. Okotoks, Alberta	41
2. Beauharnois, Québec	44
3. Saint-Bruno-de-Montarville, Québec	46
4. Kingston, Ontario.....	48

NOTRE TERRITOIRE

1. Bref historique

Localisé en bordure du fleuve Saint-Laurent, le territoire actuel de Saint-Lambert a tout d'abord fait partie de deux seigneuries. Le nord de la ville était constitué d'une partie de la baronnie de Longueuil, alors que la seigneurie de La Prairie constituait la partie sud de la ville. C'est vers la fin du XVII^e siècle que les terres agricoles ont été concédées aux premiers colons.

Le territoire, jusqu'alors à vocation agricole, a connu un début de développement à la suite de l'érection du pont Victoria dont la construction a débuté en 1854. Ce dernier reliait les deux rives du fleuve Saint-Laurent tout en permettant un lien plus rapide de transport de marchandises entre Montréal et des villes américaines telles que Portland et New-York, favorisant ainsi des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis.

Au début du XX^e siècle, les services de tramway entre Montréal et Saint-Lambert permettent le transport quotidien entre les deux villes. Saint-Lambert revêt alors un caractère urbain dynamique en pleine croissance.

En 1969, le territoire de Saint-Lambert s'agrandit à la suite de l'annexion de Prévilles.

Par sa localisation, Saint-Lambert jouit d'une situation privilégiée. Située au centre des collines montréalaises, elle est qualifiée de « ville verte » en raison de sa foresterie urbaine abondante, de ses nombreux parcs et des percées visuelles qu'elle offre sur le fleuve et sur le Mont-Royal.

2. Le contexte métropolitain

La Ville de Saint-Lambert est située dans l'agglomération de Longueuil. Elle fait partie des cinq villes liées qui la composent au côté de Brossard, Boucherville, Longueuil et Saint-Bruno-de-Montarville. L'agglomération de Longueuil détient une place stratégique au sein de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Elle constitue l'un des trois grands ensembles urbains de la CMM avec Laval et Montréal¹. À l'échelle du Québec, elle est la 3^e agglomération la plus peuplée avec près de 415 347 résidents².

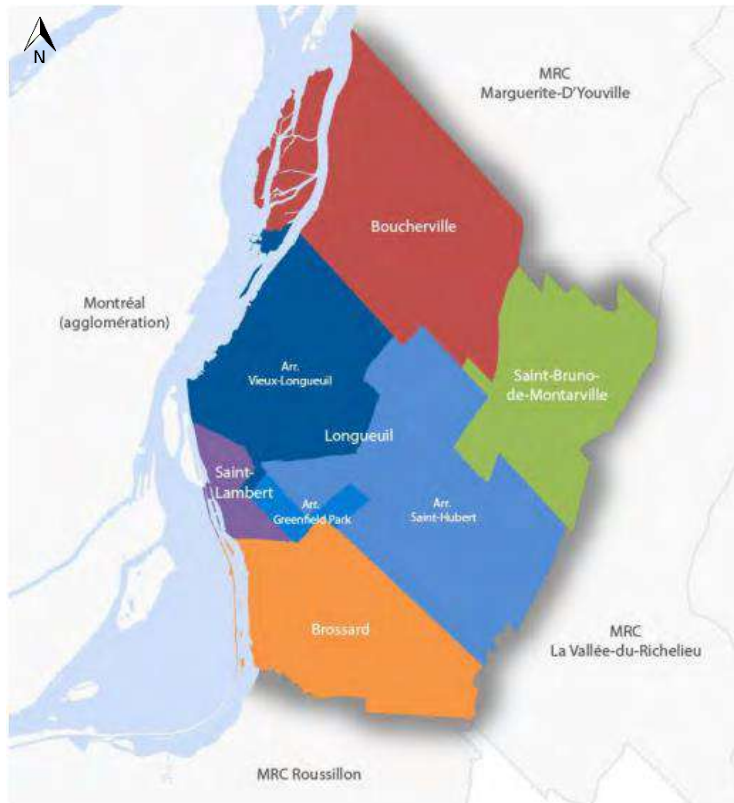
Saint-Lambert est la ville de l'agglomération avec la plus haute densité de population, bien que son territoire soit le plus petit des cinq villes. Située sur un territoire de 7,6 km², ce qui représente 3 % de l'agglomération, elle accueille pourtant 5 % de la population de l'agglomération, soit près de 22 000 habitants. La ville est limitrophe de Montréal puisque le Pont Victoria relie directement l'île à Saint-Lambert. Elle se trouve dans le prolongement du tissu urbain montréalais³.

¹ Agglomération de Longueuil (2016). Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil. Longueuil 2035 : pour une agglomération durable. 433p.

² Statistique Canada, Recensement 2016.

³ Agglomération de Longueuil (2016). Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil. Longueuil 2035 : pour une agglomération durable. 433p.

Carte 1 : L'agglomération de Longueuil et les villes qui la composent



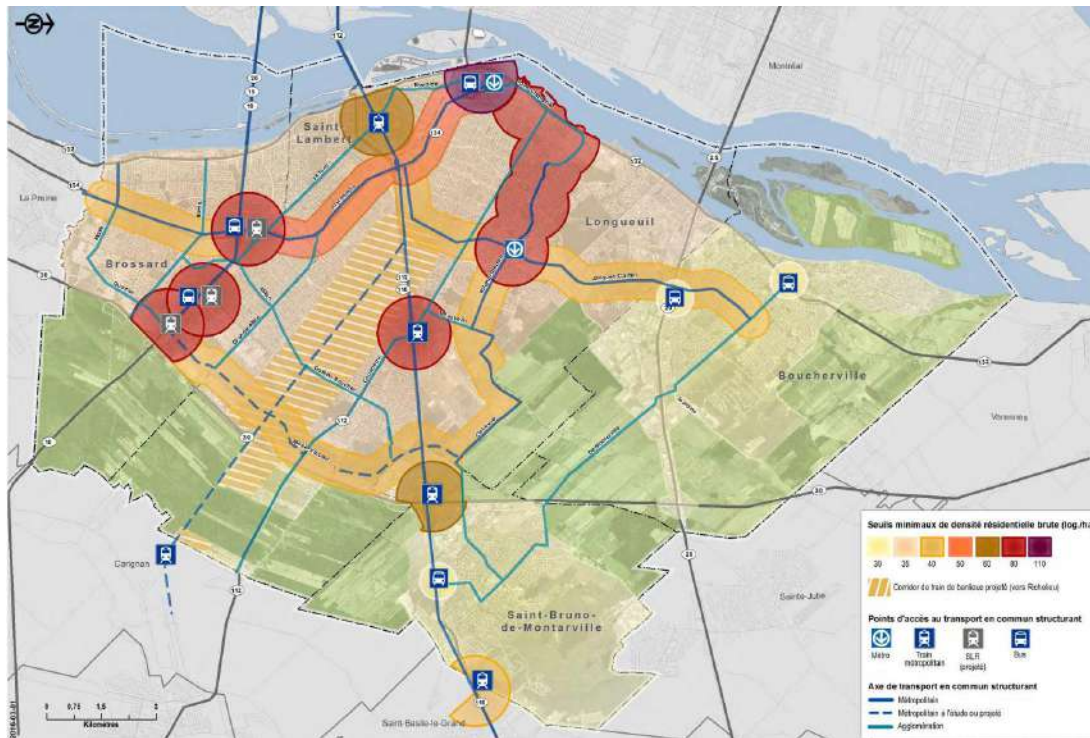
Source : Schéma d'aménagement et de développement révisé de l'Agglomération de Longueuil, 2016

En décembre 2016, l'Agglomération de Longueuil a adopté un Schéma d'aménagement et de développement révisé conforme au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM, tel qu'exigé par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Ce document fixe des exigences relatives à l'aménagement et au développement de toutes les municipalités qui font partie de l'Agglomération de Longueuil, par exemple en contrôlant les affectations du sol, l'organisation du transport, les territoires présentant un intérêt d'ordre historique ou écologique, etc.

À cet effet, l'Agglomération souhaite diriger, d'ici 2035, au moins 40 % des nouveaux logements vers les axes et points d'accès au transport en commun structurant. Par ailleurs, elle a établi des seuils minimaux de densité résidentielle à respecter dans les aires d'influence de ces points d'accès. À Saint-Lambert, la gare de train de banlieue est identifiée au Schéma comme une aire d'influence d'un point d'accès à un transport en commun structurant, et doit donc faire l'objet d'une planification intégrée aménagement-transport. L'Agglomération a fixé un seuil minimal de densité résidentielle brute de 60 logements à l'hectare pour ce territoire.

Carte 2 : Planifications particulières intégrées et densité de l'agglomération de Longueuil



Source : Schéma d'aménagement et de développement révisé de l'Agglomération de Longueuil, 2016

Ainsi, la Ville de Saint-Lambert va devoir réviser son Plan d'urbanisme et ses règlements d'urbanisme afin d'intégrer toutes les nouvelles exigences de l'Agglomération la concernant dans sa planification et sa réglementation. Cette révision devra se faire au cours des prochains mois.

3. Une ville verte

Malgré sa forte urbanisation, la Ville de Saint-Lambert est reconnue comme une « ville verte » en raison de sa foresterie urbaine abondante et de son réseau de 30 parcs. En effet, la ville de Saint-Lambert possède 15 600 arbres publics et elle se distingue comme une des deux seules villes de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) à atteindre l'objectif Canopée du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) avec un couvert forestier de 32.1 %. Cependant, elle doit faire face aux dommages causés par l'agrile du frêne sur son territoire et elle gère cette situation avec une stratégie de lutte depuis 2013.



Source : Ville de Saint-Lambert

Celle-ci a comporté plusieurs étapes, comme la détection et l'inventaire des frênes. En 2014, on répertoriait un total de 1 543 frênes publics à Saint-Lambert, soit 10 % de la canopée. Toutefois, une mise à jour récente de l'inventaire permet de constater que le nombre de frênes sur le territoire s'approche davantage de 2 975 individus (19 % de la canopée), avec un ajout récent de près de 1 432 frênes au Golf municipal, dans le secteur de la coulée verte et du Boisé des citoyens.

En 2014 et en 2015, une centaine d'arbres de grand calibre, remarquables ou jugés en santé ont été traités chaque année, ce qui porte le nombre d'arbres traités à 200. Ce traitement a été renouvelé selon les prescriptions recommandées en 2016 et 2017. À ce jour, 178 frênes demeurent en traitement. Il est recommandé de poursuivre le traitement jusqu'en 2024. Si ces arbres survivent à l'épidémie, ils constitueront des reliquats de biodiversité.

À ce jour, 1 126 frênes ont été abattus et remplacés par 867 arbres. La foresterie de Saint-Lambert présente donc un déficit qu'il faut combler grâce à une stratégie de plantation massive jusqu'en 2022. À cet égard, plus de quarante essences d'arbres à grand, moyen et faible déploiement sont proposées en alternance pour les plantations de remplacement, selon l'espace disponible et la canopée désirée sur les sites de plantation.

La ville de Saint-Lambert présente aussi des paysages urbains et naturels d'intérêt, notamment de larges vues sur Montréal⁴. De plus, des initiatives en agriculture urbaine commencent à voir le jour dans la ville : la bonification du jardin communautaire au parc L'Espérance, l'installation de deux ruches urbaines sur le toit de la Direction des travaux publics de la Ville de Saint-Lambert (35 avenue Fort) ou encore le projet d'aménagement des plantes comestibles à l'école des Saints-Anges. De plus, à l'initiative du réseau Écocitoyen, en collaboration

⁴ Ville de Saint-Lambert (2008), Plan d'urbanisme.

avec la Ville, un jardin collectif a été mis en place dans le parc Saint-Denis. Au cours de l'année, des panneaux de sensibilisation sur la biodiversité, les pollinisateurs et l'agriculture urbaine seront installés.

Bien que Saint-Lambert soit une ville proche du fleuve, la présence de la route 132 limite les accès aux berges. Le secteur de l'écluse est cependant accessible, via une piste cyclable, pour accéder au fleuve et profiter de ses paysages⁵. Le parc du Havre offre également accès au fleuve. Toutefois, la bande riveraine est négligée et mériterait d'être restaurée. Ce parc détient un potentiel récréatif qui pourrait être développé.



Photos du parc du Havre. Source : Ville de Saint-Lambert

4. L'environnement urbain

Le développement de la ville de Saint-Lambert est marqué par l'implantation des grandes infrastructures de transport : le pont Victoria, le chemin de fer de la Compagnie du Grand Tronc du Canada, l'agrandissement de la voie maritime du Saint-Laurent ou encore l'aménagement de la route 132.

Saint-Lambert a commencé à se développer dans la deuxième moitié du 18^e siècle. C'est notamment avec la construction du pont Victoria et du chemin de fer dans les années 1860 qu'un noyau villageois apparaît véritablement. De plus, au début du 20^e siècle, la Ville est liée à Montréal par une ligne de tramway ce qui la rend très attractive pour un certain nombre de Montréalais et entraîne l'agrandissement du cœur villageois. Finalement, après la Seconde Guerre mondiale, les quartiers de type banlieue moderne apparaissent⁶.

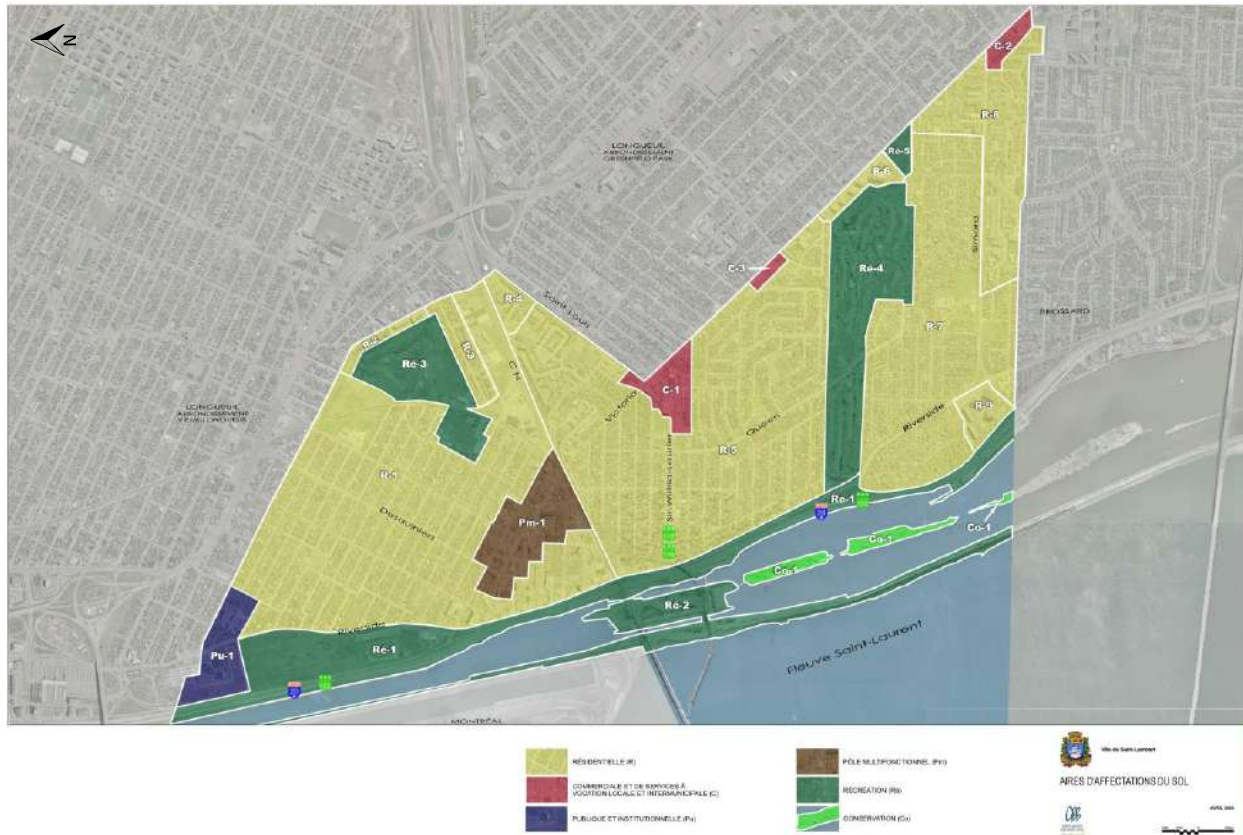
Aujourd'hui, le territoire de Saint-Lambert est construit à 95 %⁷ et le potentiel de terrains à requalifier est faible. Ainsi, le milieu est assez stable. Sa fonction principale est résidentielle et des fonctions commerciales et institutionnelles sont aussi présentes. Il n'y a pas de fonctions agricoles et les fonctions industrielles sont limitées au secteur de la rue Saint-Charles, comme nous le démontre la carte du Plan d'urbanisme de la Ville de Saint-Lambert ci-dessous.

⁵ L'enclume (2015), Portrait du patrimoine culturel et identitaire de Saint-Lambert.

⁶ L'enclume (2015), Portrait du patrimoine culturel et identitaire de Saint-Lambert.

⁷ Ville de Saint-Lambert (2008), Plan d'urbanisme.

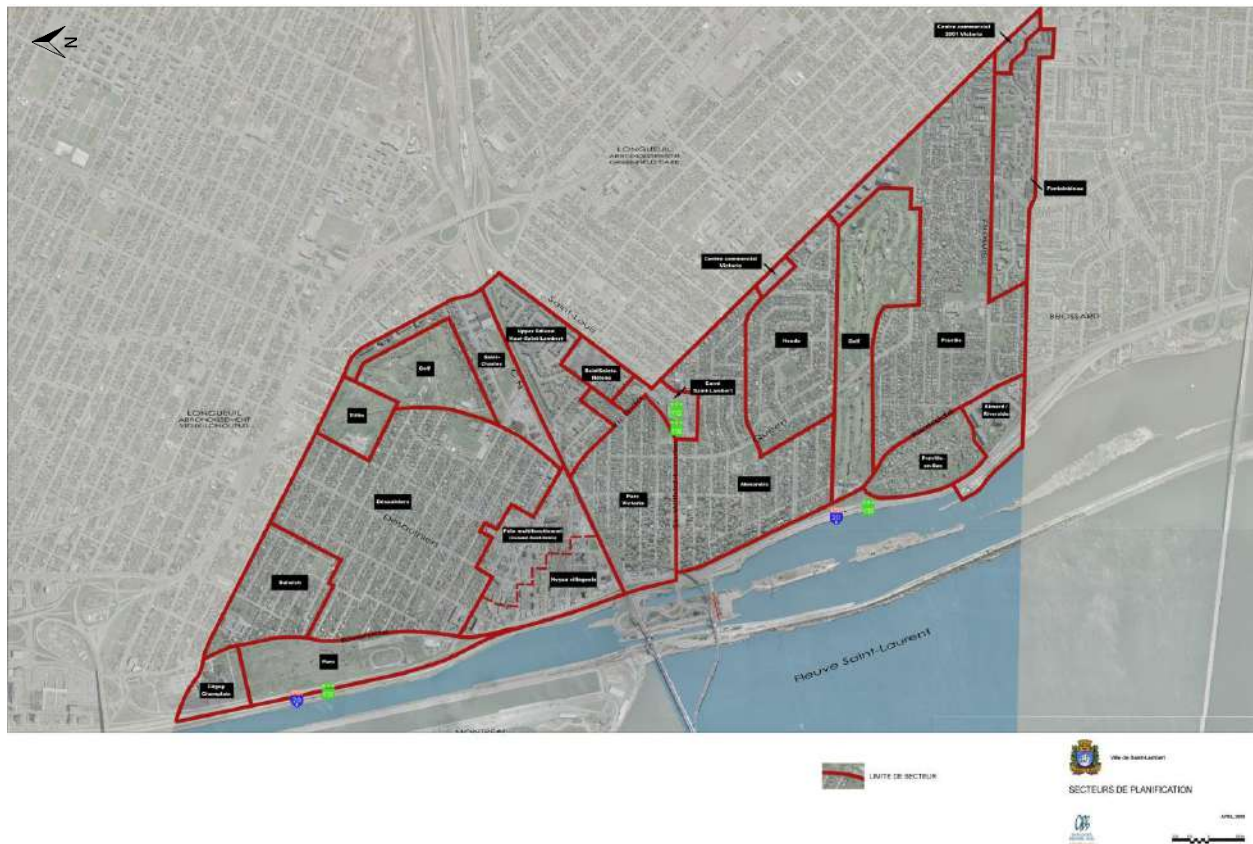
Carte 3 : Aires d'affectation du sol de la Ville de Saint-Lambert



Source : Plan d'urbanisme de la Ville de Saint-Lambert, 2008

Chaque secteur résidentiel présente des caractéristiques propres en matière d'architecture, de forme et d'implantation. La majorité des logements correspond à des appartements dans des immeubles de plus ou moins cinq étages et des maisons unifamiliales de type isolé. De plus, compte tenu de la population vieillissante, 11 résidences pour personnes âgées sont présentes sur le territoire.

Carte 4 : Secteurs de planification de la Ville de Saint-Lambert



Source : Plan d'urbanisme de la Ville de Saint-Lambert, 2008

5. La mobilité

En ce qui a trait au transport collectif, Saint-Lambert fait partie du Réseau de transport de Longueuil (RTL), qui couvre l'agglomération de Longueuil, ainsi que du Réseau de transport métropolitain (Exo) pour le train de banlieue. Une gare de train de banlieue dotée d'un stationnement incitatif (ligne Mont-Saint-Hilaire/Montréal) se retrouve d'ailleurs sur le territoire de la ville. Cependant, les horaires sont peu fréquents, surtout en période hors-pointe. Par ailleurs, les trajets vers Montréal sont favorisés en pointe du matin, alors que les trajets vers la Rive-Sud sont favorisés en pointe du soir.

La ville est également parcourue par 16 lignes d'autobus⁸, dont la ligne 55, fortement utilisée et appréciée des Lambertois, qui relie directement le centre-ville de Saint-Lambert au Vieux-Montréal. Comme le réseau est principalement orienté vers Montréal, les destinations à l'intérieur même de Saint-Lambert (en particulier vers la gare) et à l'intérieur de l'agglomération et vers la couronne sud sont moins bien desservies.

Le réseau ferroviaire sert aussi pour le transport de marchandises puisque le Canadien National y fait transiter son fret de Montréal vers New York. Ces marchandises sont parfois des matières dangereuses⁹. Comme cet axe ferroviaire traverse la ville, il soulève plusieurs enjeux de sécurité.

⁸ Ville de Saint-Lambert (2008), Plan d'urbanisme. (Page 45)

⁹ Ville de Saint-Lambert (2008), Plan d'urbanisme.

En ce qui concerne le réseau routier, la route 112, qui relie Saint-Lambert à Montréal par le pont Victoria, traverse la ville et est responsable d'une certaine congestion, notamment aux heures de pointe¹⁰. Saint-Lambert est aussi bordée par la route 132 qui longe le fleuve Saint-Laurent. Les autoroutes 10 et 20 sont également situées à proximité et sont facilement accessibles.

Bien que Saint-Lambert dispose d'un réseau cyclable sécurisé et clairement identifié, celui-ci se trouve principalement en bordure de la ville. Il manque donc de liens cyclables stratégiques à l'intérieur même du territoire lambertois. La piste principale longe le parc de la voie maritime et rejoint les villes de Brossard et de Longueuil, et fait partie du sentier métropolitain Oka - Mont-Saint-Hilaire. Ce sentier fait également partie du tracé transcanadien de la route verte. De plus, une passerelle cyclable et une piste cyclable donnent accès à Montréal par le parc Jean-Drapeau et le pont Jacques-Cartier, respectivement. En 2018, la ville a installé une station de réparation de vélo au coin Notre-Dame et Riverside¹¹. La même année, Saint-Lambert a reçu une mention honorable dans le cadre du mouvement VÉLOSYPATHIQUE, programme initié par Vélo Québec encourageant les collectivités et organisations à faire du vélo une réelle option en matière de transports et de loisirs pour tous.

Finalement, d'autres options de mobilité sont offertes. En l'occurrence, quatre stations Communauto se retrouvent sur le territoire de la ville : la station Riverside et Birch, la station Notre-Dame et Green, la station Gare de Saint-Lambert, et la station Mercier et Birch.

Carte 5 : Le réseau de transport de Saint-Lambert



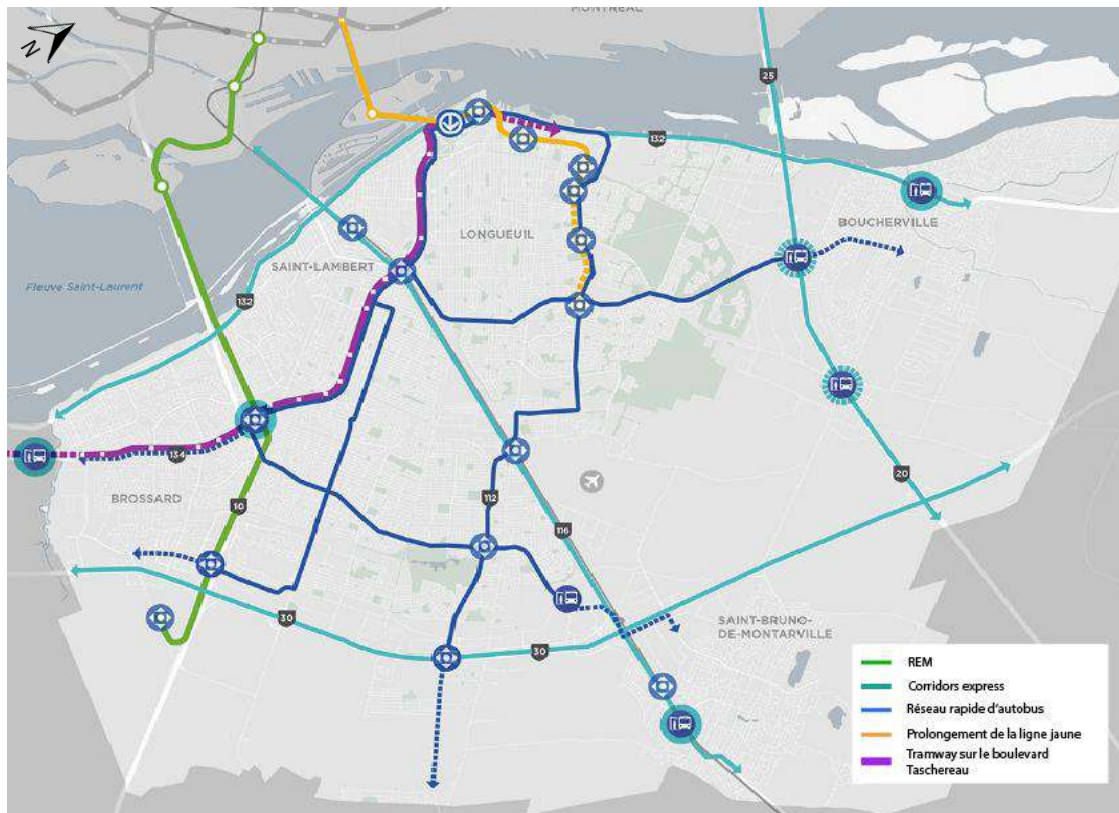
Source : Convergence

¹⁰ idem

¹¹ Site internet de la Ville de Saint-Lambert : <http://www.saint-lambert.ca/fr/services-recreatifs/parcs-et-reseau-cyclable>

Un plan de mobilité et de transport a été adopté par l'Agglomération de Longueuil en 2013 pour les cinq villes de son territoire. Cet outil de planification stratégique permet à l'Agglomération de se doter d'une vision commune et durable en matière de mobilité et de transport. Une vision du transport en commun 2025 a d'ailleurs été élaborée par les maires de l'Agglomération de Longueuil. Cette vision comprend notamment le prolongement de la ligne jaune, l'implantation d'un tramway sur le boulevard Taschereau, un réseau rapide d'autobus et des corridors express. Si cette compétence est celle de l'Agglomération, les villes sont responsables d'élaborer leur plan de mobilité active. La ville de Saint-Lambert n'en détient pas encore¹².

Carte 6 : La vision 2025 du transport en commun pour l'agglomération de Longueuil



Source : Vision transport en commun 2025

Quelques données sur la mobilité

Il importe de noter que les données sur la mobilité proviennent principalement de l'Enquête Origine-destination de 2013. Ainsi, certaines données ont probablement évolué depuis et sont donc à relativiser. De plus, la collecte de données s'effectue à l'automne en fin de saison de vélo, ainsi les données sur les transports actifs pourraient être sous-estimées. La prochaine Enquête origine-destination sera disponible en 2019.

En ce qui concerne la possession automobile, le nombre d'automobiles par logis des Lambertois (1.27) est inférieur à celui de l'agglomération (1.43) et de la région métropolitaine (1.36). En revanche, le nombre d'autos par personne (0.59) est un peu plus élevé que dans la région métropolitaine (0.61) puisqu'il y a une forte proportion de logis composés d'une seule personne à Saint-Lambert. Cela reste toutefois moins élevé que l'Agglomération de Longueuil (0.61).

¹² Agglomération de Longueuil (2013). Plan de mobilité et de transport 2035 : pour une agglomération mobile et durable.

Tableau 1 : Taux de possession automobile par personne et par logis, 2013

	Saint-Lambert	Agglomération de Longueuil	Région métropolitaine (RMR)
n=	21 767	399 098	4 287 629
Nombre d'automobiles	12 800	242 600	2 457 700
Autos/logis	1.27	1.43	1.36
Autos/personnes	0.59	0.61	0.57

Source : RTM, Enquête Origine-destination 2013

En ce qui a trait aux choix modaux, les résidents de Saint-Lambert se déplacent moins en automobile que les résidents de l'ensemble de l'Agglomération de Longueuil dans les trajets entre le domicile et le travail (60 % contre 68 %). Ainsi, ils sont plus nombreux à utiliser les transports en commun et les transports actifs¹³, c'est-à-dire la marche et le vélo.

Les Lambertois utilisent davantage l'automobile pour des motifs de tous les jours (travail, études, loisirs, magasinage, etc.) que pour la navette domicile-travail. La proportion de personnes qui se déplacent à pied ou à vélo (transports actifs) est aussi plus élevée. Inversement, ils utilisent moins les transports en commun.

En comparaison à la moyenne de l'Agglomération, les Lambertois ont une mobilité plus durable, c'est-à-dire qu'ils utilisent davantage des moyens de transport alternatifs à l'automobile (29 % contre 22 % pour l'Agglomération). Ce sont notamment les transports actifs qui se distinguent (14 % contre 8 %). La tendance de mobilité des Lambertois est sensiblement la même que celle de l'ensemble de la région montréalaise.

Tableau 2 : Principal mode de transport pour la navette domicile-travail pour la population active, 2016

	Saint-Lambert 2011	Saint-Lambert 2016	Agglomération de Longueuil	Québec
n=	8780	8675	188 460	3 672 440
Automobile, camion ou fourgonnette - conducteur	61%	60%	68%	75 %
Automobile, camion ou fourgonnette - passager	3%	4%	3%	4 %
Transport en commun	27%	27%	23%	14 %
À pied	5%	5%	3%	6 %
Bicyclette	3%	3%	1%	1 %
Autre moyen	1%	1%	1%	1 %

Source : Statistique Canada, Recensement 2016 et ENM 2011

Tableau 3 : Principal mode de transport utilisé tous motifs sur 24 heures, 2013

	Saint-Lambert	Agglomération de Longueuil	Région métropolitaine (RMR)
n=	423 logis	7 162 logis	78 731 logis
Automobile	71%	76%	70 %
Transport en commun	15%	14%	15 %
Transports actifs (marche, vélo)	14%	8%	12 %
Autres modes motorisés (taxi, moto, etc.)	2%	4 %	4 %

Source : RTM, Enquête Origine-destination 2013

¹³ Le transport actif représente toute forme de transport où l'énergie est fournie par l'être humain – la marche, la bicyclette, un fauteuil roulant non motorisé, des patins à roues alignées, une planche à roulettes ou des skis. Source : Gouvernement du Canada <https://www.canada.ca/fr/sante-publique/services/promotion-sante/modes-vie-sains/activite-physique/est-transport-actif.html>

Déplacements internes vers la gare

À l'été 2018, le Réseau écocitoyen de Saint-Lambert a organisé un sondage auprès de 200 Lambertois, afin de mieux cerner leurs habitudes de déplacements pour se rendre à la gare de Saint-Lambert¹⁴. Un total de 55 % des répondants ont affirmé se rendre à la gare en marchant, hiver comme été, tandis qu'un peu plus de 25 % des répondants ont affirmé utiliser l'auto solo, hiver comme été.

Parmi les répondants qui marchent à la gare, ce sont principalement des résidents du Vieux-Saint-Lambert et du Haut-Saint-Lambert, alors que les résidents de Prévillie sont les plus nombreux à utiliser l'auto solo.

Seuls 5 % des répondants se rendent à la gare en autobus, et 5% utilisent leur bicyclette. Le fait de pouvoir garer son vélo dans un endroit sécuritaire et à l'abri des intempéries, et le fait de pouvoir emprunter des parcours sécuritaires pour se rendre à la gare encourageraient les répondants à plus utiliser le vélo pour se rendre à la gare¹⁵.

6. Le cadre patrimonial

La Ville de Saint-Lambert possède plusieurs ensembles d'intérêt patrimonial. Le noyau villageois (cf. carte à la page 8) est le premier site d'urbanisation de la ville en raison de la construction du chemin de fer et du Pont Victoria au milieu du 19^e siècle. La typologie des bâtiments et leur organisation sont traditionnelles. 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). De plus, le noyau villageois possède un potentiel archéologique historique.



Source : Ville de Saint-Lambert

Le secteur Riverside est aussi l'un des plus anciens de la Ville de Saint-Lambert. La grande majorité des bâtiments reconnus pour leur intérêt patrimonial en font partie. Il s'agit notamment de la maison André-Marcille (maison Auclair), la maison Marsil et la maison Antoine-Sainte-Marie (maison Sharpe), toutes reconnues pour leur valeur historique par le ministère de la Culture et des Communications.

Les habitations les plus anciennes de la ville sont réparties le long du fleuve. Elles sont en pierre et typiques de l'architecture française.

¹⁴ Le rapport du sondage est disponible à la fin de ce document.

¹⁵ Réseau écocitoyen de Saint-Lambert (2018), Sondage sur les moyens de transport utilisés pour se rendre à la gare de Saint-Lambert

Finalement, la Ville de Saint-Lambert a elle-même cité trois bâtiments pour leur intérêt patrimonial : la maison Beauvais, la Boutique Garèle et l'ancienne Église anglicane¹⁶.

7. Vers une gestion écoresponsable du territoire

La Ville de Saint-Lambert souhaite devenir exemplaire en matière de développement durable. Ainsi, elle a mis en place des outils de planification et de gestion pour lui permettre d'atteindre cet objectif.

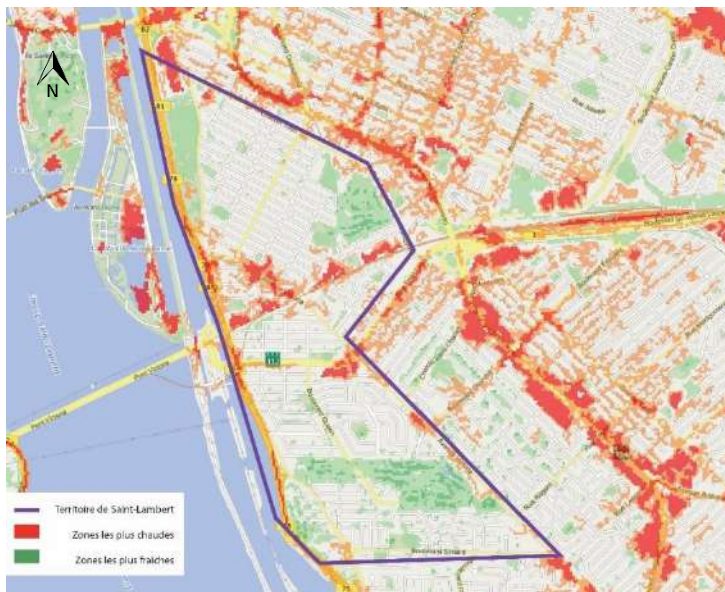
Dans un premier temps, en 2012, la Ville de Saint-Lambert a élaboré un Plan de développement durable pour orienter ses interventions autour de la gestion municipale, l'efficacité énergétique et les gaz à effet de serre, la mobilité durable, l'eau, les matières résiduelles et les espaces verts¹⁷. Grâce à 12 orientations et 62 actions, la Ville de Saint-Lambert s'est donné un plan d'action jusqu'en 2016. À ce jour, 79 % des actions prévues ont été complétées ou sont en cours de réalisation. La révision de ce Plan est prévue prochainement.

Consciente de ses atouts en matière de canopée, la ville de Saint-Lambert a élaboré une Politique de l'arbre en 2012. Cette politique vise à se donner les moyens d'assurer la préservation et le développement de la foresterie urbaine ainsi qu'à développer la communication et la cohésion sociale autour de la foresterie urbaine¹⁸.

Bien que Saint-Lambert se démarque par sa canopée abondante et son faible nombre de zones plus chaudes, certains terrains de stationnement ou d'espaces commerciaux le long de la rue Victoria et de la voie ferrée représentent 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'asphalte.

Ce phénomène présente 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. Ainsi, la Ville souhaite continuer à appliquer sa réglementation qui oblige tout projet de redéveloppement ou de reconstruction à prévoir un minimum d'espaces verts aménagés et plantés d'arbres.

Carte 7 : Îlots de chaleur dans la ville de Saint-Lambert



Source : Institut national de santé publique

¹⁶ Ville de Saint-Lambert (2008), Plan d'urbanisme.

¹⁷ Ville de Saint-Lambert (2012). Plan de développement durable. 16p.

¹⁸ Ville de Saint-Lambert (2012). Politique de l'arbre. 10p.

En outre, la gestion de l'eau potable est un paramètre important de la gestion écoresponsable du territoire. En 2013, la Ville a adopté un Règlement sur l'utilisation de l'eau potable, qui prévoyait entre autres le bannissement des systèmes de climatisation et de réfrigération à l'eau en avril 2018. Elle a aussi fourni aux industries, commerces et institutions des compteurs d'eau¹⁹. Les commerces sont soumis à une taxe d'eau. Malgré ces mesures et règlements, la consommation d'eau par jour et par personne demeure très élevée.

En ce qui a trait aux matières résiduelles, la Ville de Saint-Lambert a participé à l'élaboration du Plan directeur de gestion des matières résiduelles de l'Agglomération de Longueuil. Depuis 2013, elle fait la promotion du compostage sur son territoire et a installé plusieurs stations de compostage communautaire. En outre, la ville continue à bonifier son système de recyclage dans les espaces publics. En effet, les poubelles ont été remplacées par des îlots pour les déchets et les matières recyclables, grâce à une subvention d'Écoentreprise Québec.

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 de la ville. Ainsi, la municipalité a mis en place des actions spécifiques concernant ses bâtiments, l'éclairage ainsi que ses équipements motorisés. Comme la réduction des gaz à effet de serre passe par des éléments comme le transport ou le traitement des matières résiduelles, la responsabilité ne repose pas uniquement sur la municipalité, mais aussi sur l'agglomération et les citoyens²⁰.

En 2016, la Ville a mis sur pied une Politique de l'agriculture urbaine. Ainsi, la Ville désire poursuivre ses opérations de verdissement et d'embellissement par des projets d'agriculture urbaine qui pourront progressivement créer des réseaux alimentaires de proximité. Les orientations de cette politique sont :

- La formation, la sensibilisation et l'outillage de la population;
- L'intégration de l'agriculture urbaine dans l'aménagement du territoire;
- L'émergence et la pérennité d'initiatives ainsi que le renforcement du tissu social autour des projets d'agriculture urbaine.

Un plan d'action 2017-2021 a été élaboré pour prioriser les actions en la matière. Dans le cadre de cette politique, la Ville a mis en place un programme, Cultiver Saint-Lambert, pour encourager les citoyens à développer des initiatives en agriculture urbaine²¹.

Finalement, il est à noter qu'à ce jour, la Ville ne détient pas de politique d'événements écoresponsables.

8. Une qualité de vie élevée

En 2018, comme chaque année, la revue Torontoise Money Sense a publié son palmarès des meilleures villes canadiennes où il fait bon vivre. Les notes sont accordées en fonction de divers indicateurs, comme l'accès à la propriété, la desserte en transport collectif, les équipements publics, etc. La ville de Saint-Lambert s'est classée 9^e sur 415 villes canadiennes, et 3^e sur 103 villes québécoises²².

¹⁹ Site internet de la Ville de Saint-Lambert : <http://www.ville.saint-lambert.qc.ca/fr/services-aux-residents/environnement/eau-potable/reglementation-sur-leau-potable>

²⁰ Ville de Saint-Lambert (2014). Plan d'action pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre. 85p.

²¹ Ville de Saint-Lambert (2016). Politique d'agriculture urbaine et Plan d'action 2017-2021.

²² <https://www.moneysense.ca/canadas-best-places-to-live-2018-create-your-own-ranking/>

9. Faits saillants – notre territoire

▪ **Une localisation privilégiée**

La Ville de Saint-Lambert est située dans l'Agglomération de Longueuil, qui détient une place stratégique dans la Communauté métropolitaine de Montréal. C'est la ville la plus dense de l'agglomération. Son territoire est limitrophe de Montréal.

▪ **Une planification à réviser**

Saint-Lambert doit harmoniser ses documents de planification et sa réglementation d'urbanisme au Schéma d'aménagement et de développement révisé de l'Agglomération de Longueuil. Cela passe, entre autres, par une révision des seuils minimaux de densité résidentielle et des usages.

▪ **Une nature bien présente à conserver**

La ville détient une foresterie urbaine importante avec plus de 15 000 arbres et un réseau de 30 parcs. Cependant, l'agrile du frêne menace la foresterie lambertoise qui doit faire l'objet d'une plantation planifiée afin de combler les pertes causées par l'infestation. Des initiatives en agriculture urbaine ont émergé sur le territoire de Saint-Lambert. La ville est aussi proche du fleuve bien que la route 132 en limite les accès. Cette situation permet d'offrir de larges vues sur Montréal.

▪ **Un territoire fortement urbanisé et une fonction résidentielle dominante**

Le développement de la ville est marqué par l'implantation des grandes infrastructures de transport. Le territoire actuel est construit à 95 % et le potentiel de terrains à requalifier est faible. Par ailleurs, la présence de terrains de stationnement et industriels le long de Victoria et de la voie ferrée représente des îlots de chaleur. Le territoire ne détient pas de fonction agricole et la fonction industrielle est limitée au parc Saint-Charles. Le parc de logements occupe la très grande majorité de la ville, mais les logements sont sujets à des détériorations avec le temps.

▪ **Une mobilité durable à bonifier**

La ville est desservie par un réseau routier important composé de deux routes majeures : la 112 et la 132. Bien que Saint-Lambert soit bien desservi par le réseau de transport en commun du RTL, celui-ci est principalement orienté pour faciliter les déplacements vers Montréal plutôt que vers les destinations à l'intérieur de l'agglomération. La desserte collective vers la gare mériterait d'ailleurs d'être facilitée, surtout pour le quartier Prévillie. Cependant, les Lambertois utilisent généralement plus les transports collectifs que le reste de l'Agglomération de Longueuil. En ce qui a trait au réseau cyclable, il est bien sécurisé et identifié au pourtour de la ville, mais n'est pas développé à l'intérieur même du territoire lambertois. La Ville de Saint-Lambert ne possède pas encore de plan de mobilité active.

▪ **Un patrimoine important à protéger**

La ville possède plusieurs ensembles d'intérêt patrimonial tels que le noyau villageois, le secteur Riverside et le secteur Prévillie-en-bas. Le noyau villageois détient aussi un potentiel archéologique historique. De plus, trois bâtiments sont reconnus par le ministère de la Culture et des Communications et trois bâtiments ont été cités par la ville.

▪ **Une gestion du territoire qui se veut écoresponsable**

La ville a développé de nombreux outils de planification et de gestion dans le domaine du développement durable depuis 2012 : le Plan de développement durable, la Politique de l'arbre, le Règlement sur la gestion de l'eau potable, le Plan d'action visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et la Politique de l'agriculture urbaine.

▪ **Une qualité de vie élevée**

La Ville de Saint-Lambert s'est classée au 3^e rang des meilleures villes québécoises où habiter en 2018, selon le palmarès de la revue torontoise Money Sense.

NOTRE COLLECTIVITÉ

1. L'évolution démographique

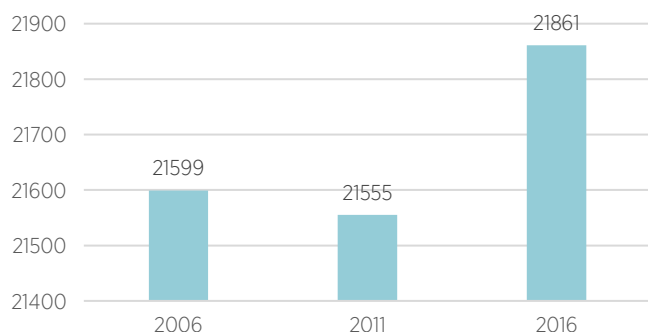
Population totale

La Ville de Saint-Lambert compte 21 861 habitants en 2016. La population a légèrement fluctué au cours des 10 dernières années. Elle a baissé de 0.2% entre 2006 et 2011 et augmenté de 1.4 % entre 2011 et 2016.

En 2016, les femmes comptaient pour 55 % de la population de Saint-Lambert et les hommes pour 45 %, soit une différence de 10 %. Cette différence n'est que de 4 % pour l'agglomération de Longueuil.

Avec une densité de 2880 habitants au kilomètre carré, Saint-Lambert est la ville la plus dense, en termes de population, du territoire de l'agglomération de Longueuil.

Graphique 1 : Évolution de la population entre 2006 et 2016



Source : Statistique Canada, Recensement 2006, 2011 et 2016

Tableau 4 : Densité de population au kilomètre carré, 2016

	Saint-Lambert	Longueuil	Boucherville	Brossard	Saint-Bruno-de-Montarville	Agglomération de Longueuil
Densité de population au km ²	2880	2070	591	1895	611	1472

Source : Statistique Canada, Recensement 2016

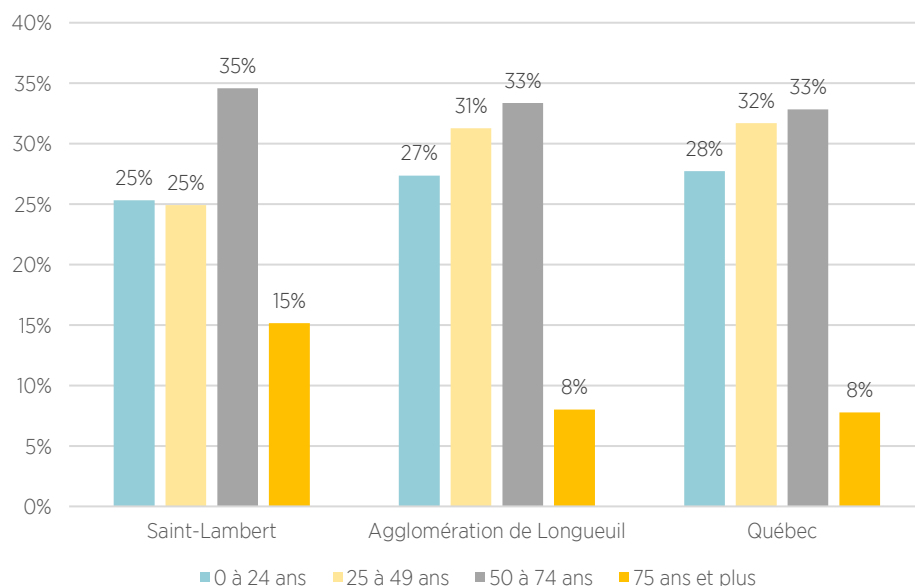
Population selon l'âge

La moyenne d'âge des résidents de Saint-Lambert est d'environ 47 ans, alors qu'elle est de 42 ans pour l'agglomération de Longueuil et le Québec. Ainsi, les 50 ans et plus représentent une part importante de la population de Saint-Lambert : 50 % comparativement à 41 % pour l'agglomération de Longueuil et le Québec. Ce sont surtout les 75 ans et plus qui sont davantage représentés à Saint-Lambert avec 15 %, soit près de deux fois la part des 75 ans et plus de l'agglomération et de la moyenne québécoise.

Inversement, les 0 à 24 ans sont proportionnellement moins nombreux (25 %), mais c'est surtout les 25-49 ans qui se distinguent par leur faible proportion. Ces derniers représentent 25 % des résidents de Saint-Lambert, soient respectivement 6 % et 7 % de moins que dans l'agglomération de Longueuil et au Québec.

Il y a peu d'évolutions des catégories d'âge entre 2011 et 2016.

Graphique 2 : Population selon l'âge, 2016



Source : Statistique Canada, Recensement 2016

Tableau 5 : Population selon l'âge 2011-2016

	Saint-Lambert 2011	Saint-Lambert 2016
n=	21 555	21 860
0 à 24 ans	25%	25%
25 à 49 ans	27%	25%
50 à 74 ans	34%	35%
75 ans et plus	14%	15%

Source : Statistique Canada, Recensements 2011 et 2016

Tableau 6 : Moyenne d'âge, 2016

	Saint-Lambert	Agglomération de Longueuil	Québec
Moyenne d'âge	47	42	42

Source : Statistique Canada, Recensement 2016

Composition des ménages

Globalement, la taille des ménages est légèrement moins élevée à Saint-Lambert que pour les deux autres échelles d'étude. Les ménages composés d'une seule personne se distinguent par leur plus forte proportion (40%).

La structure des familles de Saint-Lambert est sensiblement la même que celle de l'agglomération de Longueuil et du Québec.

Il y a peu d'évolutions concernant la composition des ménages entre 2011 et 2016.

Tableau 7 : Taille des ménages, 2011-2016

	Saint-Lambert 2011	Saint-Lambert 2016	Agglomération de Longueuil	Québec
n=	9990	9815	175 735	3 531 665
1 personne	41%	40%	32%	33 %
2 personnes	31%	31%	34%	35 %
3 personnes	11%	11%	15%	14 %
4 personnes	11%	12%	13%	12 %
5 personnes ou plus	5%	5%	6%	6 %

Source : Statistique Canada, Recensements 2011 et 2016

Tableau 8 : Structure des familles, 2011-2016

	Saint-Lambert 2011	Saint-Lambert 2016	Agglomération de Longueuil	Québec
n=	5675	5720	116 655	2 257 560
Familles comptant un couple	85%	84%	82%	83 %
Couples sans enfants	51%	51%	49%	52 %
Couples avec enfants	48%	49%	51%	48 %
1 enfant	36%	34%	40%	39 %
2 enfants	46%	48%	43%	42 %
3 enfants ou plus	18%	19%	18%	18 %
Familles monoparentales	15%	16%	18%	17 %
1 enfant	62%	62%	63%	62 %
2 enfants	31%	32%	29%	29 %
3 enfants ou plus	6%	6%	8%	9 %

Source : Statistique Canada, Recensement 2011 et 2016

Connaissance des langues officielles et langues maternelles

La population de Saint-Lambert, tout comme celle des deux autres échelles d'étude, est majoritairement francophone. Au total, $\frac{3}{4}$ des résidents ont le français comme langue maternelle. De plus, près d'une personne sur dix a pour langue maternelle l'anglais. C'est une proportion légèrement plus élevée que pour l'agglomération et la moyenne québécoise. Enfin, pour 11 % de personnes, leur langue maternelle n'est pas une langue officielle. Ces dernières sont principalement l'espagnol (3 %), l'arabe (2 %), le roumain (1 %), l'italien (1 %), l'allemand (1 %) et les langues chinoises (1 %).

En 2011, la tendance était sensiblement la même. Les Lambertois étaient cependant légèrement moins nombreux à avoir une langue maternelle non officielle (9 % en 2011 contre 11 % en 2016) et plus nombreux à avoir l'anglais comme langue maternelle (14 % en 2011 contre 12 % en 2016). Les langues maternelles non officielles étaient les mêmes qu'en 2016. Seule la langue farsi était davantage représentée comme langue maternelle en 2011.

73 % déclarent connaître le français et l'anglais. C'est une proportion relativement élevée par rapport à celles de l'agglomération de Longueuil et du Québec (respectivement 17% et 29% de plus). Cette proportion est compensée par une plus faible proportion de personnes qui ne parlent que le français (21%).

Il y a peu d'évolutions entre 2011 et 2016.

Tableau 9 : Connaissances des langues officielles, 2011-2016

	Saint-Lambert 2011	Saint-Lambert 2016	Agglomération de Longueuil	Québec
n=	20945	21 120	410 970	8 066 560
Anglais seulement	5%	5%	4%	5%
Français seulement	22%	21%	39%	50%
Anglais et français	73%	73%	56%	44%
Ni anglais ni français	0%	1%	1%	1%

Source : Statistique Canada, Recensements 2011 et 2016

Tableau 10 : Langue maternelle, 2011-2016

	Saint-Lambert 2011	Saint-Lambert 2016	Agglomération de Longueuil	Québec
n=	20945	21 120	410 965	8 066 560
Langues officielles	91%	89%	82%	87%
Anglais	14%	12%	7%	7%
Français	75%	74%	72%	77%
Anglais et français	2%	2%	1%	1%
Anglais et/ou français et langues non officielles	1%	1%	2%	1%
Langues non officielles	9%	11%	18%	13%

Source : Statistique Canada, Recensements 2011 et 2016

Immigration

La Ville de Saint-Lambert accueille 15 % de personnes immigrantes, soit la même proportion qu'à l'échelle du Québec. Cependant, cette proportion est moins élevée de 5% par rapport à la moyenne de l'agglomération. Mentionnons que l'immigration à Saint-Lambert est plus ancienne que pour les deux autres échelles d'étude puisque près d'un immigrant sur deux est arrivé avant 1991. Cette proportion n'est que d'un immigrant sur trois pour l'agglomération et le Québec.

En 2011, la ville accueillait la même proportion de personnes immigrantes qu'en 2016.

Tableau 11 : Statut d'immigrant et période d'immigration, 2011-2016

	Saint-Lambert 2011	Saint-Lambert 2016	Agglomération de Longueuil	Québec
n=	20 755	20 730	406 365	7 965 450
Non-immigrants	86%	84%	79%	85%
Immigrants	14%	15%	20%	14%
Avant 1981	37%	33%	21%	22%
1981 à 1990	10%	13%	12%	12%
1991 à 2000	15%	14%	18%	17%
2001 à 2010	37%	22%	31%	30%
2011 à 2016	-	18%	19%	20%
Résidents non permanents	0%	1%	1%	1%

Source : Statistique Canada, Recensement 2016

2. Le logement

Typologie et densité résidentielle

Le cadre bâti pour les constructions résidentielles de Saint-Lambert est différent de celui de l'agglomération de Longueuil et du Québec. En effet, la proportion de maisons y est moins élevée, notamment de maisons

individuelles non attenantes, tandis que les immeubles d'appartement sont davantage présents. Ils représentent plus d'un logement sur deux. De plus, les appartements dans des immeubles de cinq étages ou plus représentent une proportion bien plus élevée des constructions résidentielles que dans l'agglomération (19 % pour Saint-Lambert comparativement à 5 % dans l'agglomération).

Cette tendance est la même qu'en 2011. Le bâti de Saint-Lambert a très peu évolué entre 2011 et 2016.

La densité résidentielle de Saint-Lambert est plus importante que dans les autres villes de l'agglomération. Cela s'explique en partie parce que la ville est principalement composée de terrains urbanisés à vocation résidentielle alors que certaines villes, telles que Saint-Bruno-de-Montarville, ont une forte part de terrains agricoles et forestiers non urbanisés.

Tableau 12 : Type de construction résidentielle, 2011-2016

	Saint-Lambert 2011	Saint-Lambert 2016	Agglomération de Longueuil	Québec
n=	9990	9815	175 735	3 531 665
Maison individuelle non attenante	30%	31%	40%	45 %
Maison jumelée	7%	7%	7%	5 %
Maison en rangée	5%	5%	4%	3 %
Appartement ou plain pied dans un duplex	2%	2%	4%	8 %
Appartement dans un immeuble de cinq étages ou plus	20%	19%	5%	5 %
Appartement dans un immeuble de moins de cinq étages	36%	35%	40%	33 %
Logement mobile	0%	0 %	0 %	1 %

Source : Statistique Canada, Recensements 2011 et 2016

Tableau 13 : Densité résidentielle brute, 2016

	Saint-Lambert	Longueuil	Boucherville	Brossard	Saint-Bruno-de-Montarville	Agglomération de Longueuil
Superficie terrestre en hectare	640	11 580	7 120	4 510	4 220	28 190
Logements par hectare	16	9.5	2.5	8	2.5	6.5

Source : Statistique Canada, Recensement 2016 ; Ville de Saint-Lambert pour la superficie ; Schéma d'aménagement et de développement révisé pour les superficies des autres villes.

Date de construction et état des logements

Le bâti est plus vieux à Saint-Lambert que dans l'agglomération de Longueuil. En effet, près des $\frac{3}{4}$ des logements ont été construits avant les années 1980 alors que pour l'agglomération, cette proportion s'élève à 57 %. Ce sont surtout les logements construits avant 1960 qui se distinguent par leur forte part (37% comparativement à 15% dans l'agglomération).

Après 2001, la proportion de logements construits à Saint-Lambert est plus faible que pour les autres échelles d'étude puisqu'elle ne représente que 6 %, soit 11 % de moins que pour l'agglomération et 19 % de moins qu'au Québec.

En ce qui concerne l'état des logements, on observe que 8 % d'entre eux nécessitent des réparations majeures selon l'avis de l'occupant. Cela représente près de 770 logements de la ville de Saint-Lambert, soit une trentaine de logements de plus qu'en 2011.

Tableau 14 : Période de construction des logements, 2016

	Saint-Lambert	Agglomération de Longueuil	Québec
n=	9815	175 735	3 531 665
1960 ou avant	37%	15%	25 %
1961 à 1980	35%	42%	32 %
1981 à 1990	15%	17%	14 %
1991 à 2000	8%	9%	10 %
2001 à 2005	2%	5%	6 %
2006 à 2010	2%	6%	7 %
2011 à 2016	2%	6%	6 %

Source : Statistique Canada, Recensement 2016

Tableau 15 : État des logements, 2011-2016

	Saint-Lambert 2011	Saint-Lambert 2016	Agglomération de Longueuil	Québec
n=	9985	9815	175 735	3 531 665
Seulement entretien régulier ou réparations mineures requises	93%	92 %	94 %	94 %
Réparations majeures requises	7%	8 %	6 %	6 %

Source : Statistique Canada, Recensements 2011 et 2016

Nouvelles constructions

Depuis 2010, la ville de Saint-Lambert a accueilli 11 nouveaux projets développements immobiliers, pour un total de 775 unités de logement. Ces nouveaux projets sont principalement des immeubles d'appartement. Considérant le faible nombre de terrains à requalifier sur le territoire lambertois, et compte tenu des exigences de densité résidentielle minimale prescrites au SADR de l'Agglomération de Longueuil, ces nouveaux projets bénéficient la Ville, puisqu'ils s'inscrivent dans un développement dense et compact.

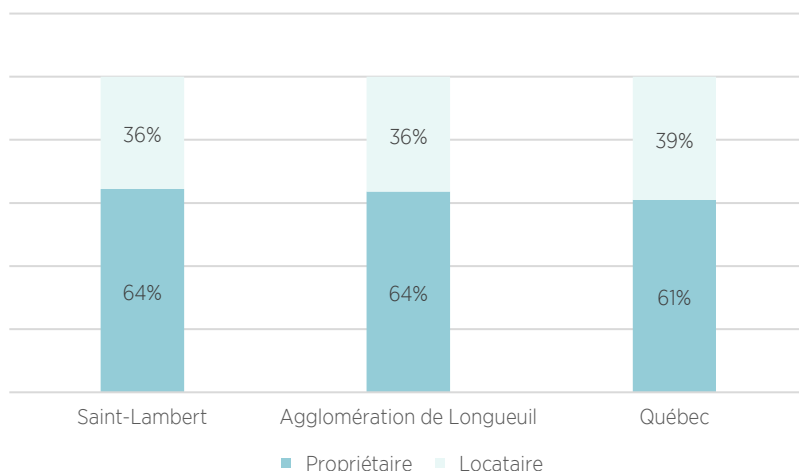
	Année de construction	Nombre de logements
Projet Habitations Harmonie	2010-2013	80
Projet du 1389 Victoria	2011	95
Projet du 10-14 Sainte-Hélène	2012	12
Projet du 357 Elm	2012	18
Projet Trigone	2013-2017	401
Projet du 323 Victoria	2014	5
Projet Vic & Lambert	2015	50
Projet O'Carrée Saint-Lambert	2016-2018	22
Projet Loggia	2016	66
Projet du 4-6-8-10 Saint-Denis	2017	8
Projet Wickham	2018	18

Source : Ville de Saint-Lambert, 2018

Mode d'occupation

Saint-Lambert accueille 64 % de propriétaires et 36 % de locataires en 2016. Il en était de même en 2011. Cette tendance est semblable à l'agglomération de Longueuil et au Québec.

Graphique 3 : Mode d'occupation des logements, 2016



Source : Statistique Canada, Recensement 2016

Frais de logement moyens

Les frais de logements mensuels moyens pour les propriétaires comme pour les locataires sont plus élevés qu'à l'échelle de l'agglomération et du Québec. Cependant, les propriétaires et les locataires ne sont proportionnellement pas plus nombreux à dépenser plus de 30 % de leur revenu pour le logement. De plus, le nombre de ménages propriétaires avec hypothèque est inférieur de 10 % par rapport à l'agglomération.

En ce qui concerne la valeur moyenne des logements de Saint-Lambert, elle est supérieure de 30 % à celle des logements de l'ensemble de l'agglomération et de 41 % à celle de la moyenne québécoise.

Entre 2011 et 2016, les frais de logement mensuels des propriétaires et des locataires ont augmenté, de même que la valeur moyenne des logements (soit une hausse de 19 %). Cependant, les ménages locataires et propriétaires sont proportionnellement moins nombreux à avoir un taux d'effort au logement supérieur à 30 % de leur revenu en 2016.

Tableau 16 : Frais de logements pour les ménages propriétaires, 2016

	Saint-Lambert 2011	Saint-Lambert 2016	Agglomération de Longueuil	Québec
Total - Ménages propriétaires	6515	6320	111 720	2 141 695
% de ménages propriétaires avec hypothèque	46%	50%	60 %	62 %
% de ménages propriétaires consacrant 30 % ou plus de leur revenu aux frais de logement	13%	12 %	13 %	13 %
Frais de logement mensuels moyens	1193\$	1423\$	1167 \$	1085 \$
Valeur moyenne des logements	399 420 \$	491 545 \$	342 769 \$	290 484 \$

Source : Statistique Canada, Recensement 2016

Tableau 17 : Frais de logements pour les ménages locataires, 2016

	Saint-Lambert 2011	Saint-Lambert 2016	Agglomération de Longueuil	Québec
Total - Ménages locataires	3475	3495	63 980	1 358 265
% de ménages locataires dans un logement subventionné	7 %	5 %	8 %	9 %
% de ménages locataires consacrant 30 % ou plus de leur revenu aux frais de logement	39%	35 %	33 %	34 %
Frais de logement mensuels moyens	848 \$	919 \$	824 \$	775 \$

Source : Statistique Canada, Recensement 2016

3. La scolarité

Niveau de scolarité

La population de Saint-Lambert a un niveau de diplomation plus élevé que la population de l'agglomération et du Québec. En 2016, Saint-Lambert n'accueillait que 8 % de personnes sans aucun certificat, diplôme ou grade, soit 9 % de moins que dans l'ensemble de l'agglomération. À l'inverse, la proportion de personnes avec un niveau postsecondaire est élevée (76 %, contre 62 % pour l'ensemble de l'agglomération) et la part de personnes possédant un niveau universitaire est particulièrement forte (47 %, soit 21 % de plus que pour l'agglomération).

Il n'y a pas d'évolutions notables entre 2011 et 2016.

Tableau 18 : Niveau de diplomation, 2011-2016

	Saint-Lambert 2011	Saint-Lambert 2016	Agglomération de Longueuil	Québec
n =	17 380	17 385	340 195	6 634 280
Aucun certificat, diplôme ou grade	8%	8%	17%	20 %
Diplôme d'études secondaires ou attestation d'équivalence	16%	16%	21%	22 %
Certificat, diplôme ou grade d'études postsecondaires	76%	76%	62%	59 %
Certificat ou diplôme d'apprenti ou d'une école de métiers	6%	6%	13%	17 %
Certificat ou diplôme d'un collège, d'un cégep ou d'un autre établissement non universitaire	16%	17%	18%	18 %
Certificat ou diplôme universitaire inférieur au baccalauréat	8%	6%	4%	4 %
Certificat, diplôme ou grade universitaire au niveau du baccalauréat ou supérieur	46%	47%	26%	21 %

Source : Statistique Canada, Recensement 2016 et ENM 2011

Équipements scolaires

La Ville de Saint-Lambert accueille dix établissements scolaires francophones ou anglophones au niveau du primaire (des saints-Anges, Préville, Rabeau, école REACH, école primaire Saint-Lambert), du secondaire (école secondaire internationale de Saint-Lambert, école REACH, Collège Durocher), du cégep (Collège régional Champlain), et de la formation continue (Centre de formation continue Access). De plus, huit garderies sont présentes sur son territoire.

4. Les emplois

Situation d'activité

40 % de la population qui réside à Saint-Lambert est inactive, c'est 4 % de plus que dans l'agglomération de Longueuil. Cela peut s'expliquer par la forte proportion de personnes âgées à la retraite.

En ce qui concerne le taux de chômage, il est le même pour Saint-Lambert, l'agglomération et le Québec.

Il n'y a pas d'évolutions notables entre 2011 et 2016.

Tableau 19 : Situation d'activité, 2016

	Saint-Lambert 2011	Saint-Lambert 2016	Agglomération de Longueuil	Québec
n=	17 380	17 385	340 195	6 634 280
Population active	60%	60%	64%	64 %
Taux d'emploi	94%	93%	93%	93 %
Taux de chômage	6%	7%	7%	7 %
Population inactive	40%	40%	36%	36 %

Source : Statistique Canada, Recensement 2016 et ENM 2011

Type d'emplois

Les quatre principaux secteurs d'activité des Lambertois sont :

- Les affaires, la finance et l'administration (19 %);
- La gestion (17 %);
- La vente et les services (17 %);
- L'enseignement, le droit et les services sociaux, communautaires et gouvernementaux (15 %).

Cette tendance est la même que l'ensemble de l'agglomération, mais dans des proportions différentes.

En 2011, les principaux secteurs d'emplois étaient sensiblement les mêmes. Seuls les secteurs des affaires et des sciences naturelles étaient davantage représentés en 2011, et le secteur de la vente et des services moins représenté.

Tableau 20 : Répartition de la population active selon la classification nationale des professions (CNP), 2011-2016

	Saint-Lambert 2011	Saint-Lambert 2016	Agglomération de Longueuil	Québec
n=	10 405	10 360	217 525	4 255 500
Profession - sans objet	2%	2%	3%	2 %
Toutes les professions	98%	98%	97%	98 %
Gestion	16%	17%	11%	10 %
Affaires, finance et administration	21%	19%	19%	16 %
Sciences naturelles et appliquées et domaines apparentés	11%	9%	9%	7 %
Secteur de la santé	7%	7%	7%	7 %
Enseignement, droit et services sociaux, communautaires et gouvernementaux	16%	15%	11%	12 %
Arts, culture, sports et loisirs	7%	7%	4%	3 %
Vente et services	14%	17%	24%	23 %
Métiers, transport, machinerie et domaines apparentés	5%	4%	10%	14 %
Ressources naturelles, agriculture et production connexe	0%	1%	1%	2 %
Fabrication et services d'utilité publique	1%	1%	3%	5 %

Source : Statistique Canada, Recensement 2016 et ENM 2011

5. La santé

Établissements de santé

La ville de Saint-Lambert fait partie du CISSS de la Montérégie-Centre (Réseau local de services de Champlain). Le CISSS regroupe les CLSC Samuel-de-Champlain et Saint-Hubert, les centres d'hébergement Champlain, Argyle et Henriette-Céré, le Centre de réadaptation Saint-Lambert ainsi que l'Hôpital Charles-le-Moyne. Seuls le Centre Saint-Lambert et le CHSLD Argyle sont situés sur le territoire de la Ville. On y retrouve également deux établissements privés de soins de santé de longue durée; le CHSLD VALEO et le CHSLD Saint-Lambert-sur-le-Golf. Ce dernier a fait l'objet du premier partenariat public-privé d'envergure en santé au Québec²³.

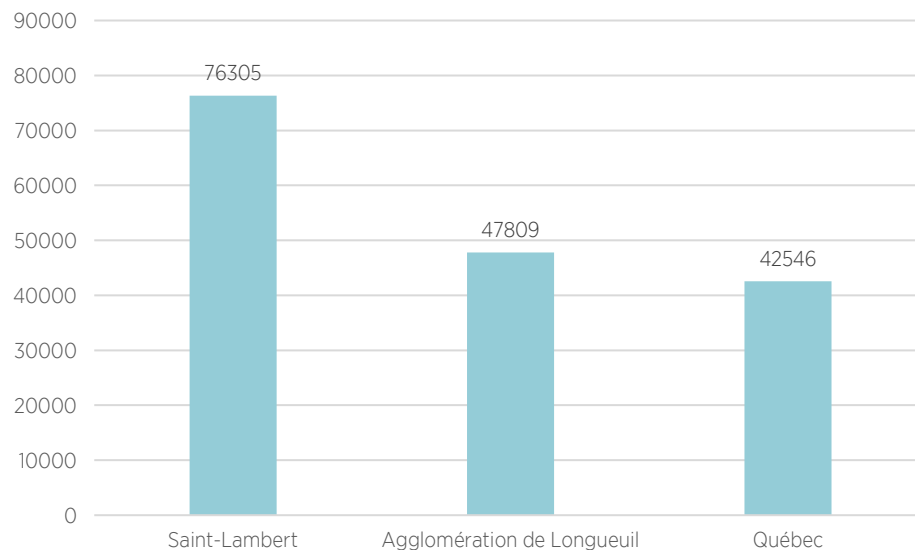
²³ <http://www.chsldstlambertsurlegolf.com/accueil>

6. Le revenu

Revenus moyens

Les revenus de la population qui réside à Saint-Lambert sont plus élevés, en moyenne, que les revenus de la population de l'ensemble de l'agglomération de Longueuil puisqu'ils les dépassent de 37%.

Graphique 4 : Revenu total moyen en 2015 par personne (en \$)



Source : Statistique Canada, Recensement 2016

Près de 2 personnes sur 10 ont un revenu de 100 000 \$ et plus. C'est plus élevé que dans l'agglomération (7 %) et au Québec (5 %). À l'inverse, un tiers des Lambertois ont un revenu inférieur à 30 000 \$. Cela reste tout de même moins élevé que pour l'ensemble de l'agglomération (41 %) et le Québec (45 %).

La proportion de personnes ayant un revenu de 100 000 \$ et plus est celle qui a le plus augmenté entre 2011 et 2016 (soit une hausse de 3 %). À l'inverse, le taux de personnes ayant un revenu compris entre 10 000 \$ et 19 999 \$ a baissé de 3 % entre 2011 et 2016.

Tableau 21 : Revenu total en 2011 et 2016 de la population âgée de plus de 15 ans

	Saint-Lambert 2011	Saint-Lambert 2016	Agglomération de Longueuil	Québec
n=	17 375	17 390	340 195	6 634 295
Sans revenu total	3%	4%	4%	3%
Ayant un revenu total	97%	96%	96%	97%
Moins de 10 000 \$ (comprend les pertes)	12%	11%	12%	12%
10 000 \$ à 19 999 \$	14%	11%	16%	18%
20 000 \$ à 29 999 \$	10%	11%	13%	15%
30 000 \$ à 39 999 \$	11%	9%	12%	13%
40 000 \$ à 49 999 \$	9%	9%	11%	11%
50 000 \$ à 59 999 \$	7%	8%	8%	8%
60 000 \$ à 69 999 \$	12%	6%	6%	6%
70 000 \$ à 79 999 \$		6%	5%	4%
80 000 \$ à 89 999 \$	7%	4%	3%	3%
90 000 \$ à 99 999 \$		3%	2%	2%
100 000 \$ et plus	16%	19%	7%	5%

Source : Statistique Canada, Recensement 2016 et ENM 2011

Seuil de faibles revenus

Un seuil de faible revenu (SFR) correspond à un seuil de revenu en deçà duquel une famille est susceptible de consacrer une part plus importante de son revenu à l'achat de nécessités comme la nourriture, le logement et l'habillement qu'une famille moyenne. L'approche consiste essentiellement à estimer un seuil de revenu à partir duquel on s'attend à ce que les familles dépensent 20 points de pourcentage de plus que la famille moyenne pour l'alimentation, le logement et l'habillement²⁴.

Saint-Lambert accueille 7 % de personnes qui sont considérées à faible revenu. Cette proportion est plus faible que pour l'agglomération de Longueuil et le Québec. Elle représente tout de même 1 500 personnes.

Tableau 22 : Seuil de faible revenu après impôt en 2015

	Saint-Lambert	Agglomération de Longueuil	Québec
n=	1500	39 190	731 340
À faible revenu fondé sur les Seuils de faible revenu après impôt (SFR-Apl)	7 %	10 %	9 %

Source : Statistique Canada, Recensement 2016

7. La vie communautaire

La gouvernance locale

La Ville de Saint-Lambert fait une place importante à l'engagement des citoyens et des organismes dans des comités municipaux, aux côtés de fonctionnaires et d'élus. Ainsi, six comités consultatifs permettent aux citoyens de participer à la gouvernance de Saint-Lambert :

- Le comité consultatif culturel a pour mandat d'établir des orientations sur les enjeux et les champs d'activités de la Direction de la bibliothèque, des arts et de la culture;
- Le comité consultatif d'urbanisme, régi par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, a pour mission de donner des avis sur les demandes qui lui sont soumises en matière d'aménagement et d'urbanisme;
- Le comité d'environnement a été créé pour améliorer le bilan environnemental de la Ville et assurer son développement durable;
- Le comité de gestion des déplacements a pour mandat d'étudier les demandes et les problématiques relatives à la signalisation et le contrôle de la circulation sur le territoire de Saint-Lambert;
- Le comité des finances et des ressources humaines a été créé pour orienter la direction générale et le conseil municipal sur toutes les questions financières liées aux activités municipales;
- Le comité sur les loisirs, les sports, la vie communautaire, la jeunesse et la famille a pour mandat d'émettre des avis et des orientations sur des enjeux et des sujets concernés par l'intervention de la Direction de loisirs, des sports et de la vie communautaire.

En plus de ces comités permanents, la Ville de Saint-Lambert met en place, au besoin, des comités sur des projets spécifiques. Par exemple, en 2016, la Ville a mis sur pied un comité consultatif sur le réaménagement et l'amélioration du parc Lespérance. Ce comité, constitué de neuf organismes et de quatre citoyens, a préparé un rapport pour orienter les futures actions de la Ville.

Une table de concertation locale ad hoc a été créée en 2016 pour les aînés. Elle a pour mission de rechercher le mieux-être des aînés par l'échange, le partage, la concertation et le partenariat entre les différents acteurs du milieu et de la municipalité. Grâce aux travaux de cette table, la Ville souhaite désormais obtenir la certification

²⁴ Statistiques Canada : <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/75f0002m/2009002/s2-fra.htm>

Municipalité amie des aînés (MADA). Cette démarche est d'autant plus importante que la proportion d'aînés lambertois est importante²⁵.



Source : Ville de Saint-Lambert

Les organismes

Plus d'une dizaine d'organismes à vocation culturelle sont présents à Saint-Lambert. Ces organismes œuvrent dans le domaine des arts visuels et d'interprétation, de la littérature, de l'histoire et du patrimoine. La Ville a aussi un rôle important dans la programmation d'activités culturelles. De plus, Saint-Lambert regroupe de nombreux organismes communautaires qui agissent dans les domaines de la déficience intellectuelle, l'environnement, l'horticulture, la petite enfance, l'entraide ou encore la santé. Ces organismes visent aussi bien des jeunes, que des adultes ou des aînés. La Ville en reconnaît officiellement 19. Enfin, une dizaine d'organismes sportifs sont présents et offrent des cours de baseball, soccer, hockey, curling, boulingrin, patinage artistique, water-polo ou encore natation pour les enfants et les adultes.

Les équipements municipaux

La ville de Saint-Lambert possède plusieurs installations et équipements municipaux pour accueillir les différentes activités proposées par les organismes lambertois. Ces équipements sont les suivants :

- 1 aréna;
- 1 centre multifonctionnel;
- 1 centre de loisirs;
- 1 bibliothèque;
- 6 terrains de tennis;
- 6 terrains de soccer;
- 3 piscines extérieures et 1 piscine intérieure;
- 6 patinoires;
- Un réseau de 30 parcs, dont un golf privé et un golf municipal.

²⁵ Site internet de la Ville de Saint-Lambert : <http://www.saint-lambert.ca/fr/la-ville/mairie/comites>

Carte 8 : Les équipements municipaux de Saint-Lambert



Source : Ville de Saint-Lambert

8. La culture

S'appuyant sur une identité culturelle qui prend racine dans un riche passé historique français et anglais, dans un environnement bâti enviable et dans une vie sociale et culturelle dynamique, Saint-Lambert entend renforcer la vitalité artistique et culturelle sur son territoire et la faire rayonner.

La culture constitue un des piliers du développement durable à Saint-Lambert au même titre que les dimensions sociales, économiques et environnementales. Elle fait partie intégrante de l'offre globale du territoire, qui renforce le pouvoir d'attraction et la capacité de rétention des citoyens, des organismes et des visiteurs.

Depuis 2016, la Ville de Saint-Lambert et le ministère de la Culture des Communications ont conclu une entente de développement culturel. Cette entente financière a permis d'organiser plus d'activités dans le programme régulier offert et de contribuer à des réalisations culturelles comme la brigade B, le microsite 100 % culture Saint-Lambert et le nouvel espace patrimoine.

L'entente a été reconduite pour trois ans, ce qui assurera jusqu'en 2020 la bonification de l'offre de service. Elle permettra entre autres de réaliser un inventaire du patrimoine bâti lambertois en mettant l'accent sur les différentes typologies. Une recherche sera également réalisée pour mieux comprendre les influences historiques architecturales et patrimoniales des « King cottages » uniques à Saint-Lambert.

En octobre 2018, la Ville de Saint-Lambert a adopté une Politique de gestion et d'acquisition d'œuvres d'art, de patrimoine et d'art public, afin de rendre l'art accessible à tous au cœur des installations intérieures et extérieures de la ville et d'améliorer ainsi la qualité des milieux de vie des Lambertois. Ainsi, la Ville favorise le rayonnement de la culture, quatrième pilier du développement durable.

9. Faits saillants – notre collectivité

- **Une population en légère augmentation entre 2011 et 2016**
En 2016, le nombre de Lambertois s'élève à 21 861 résidents. Ainsi, Saint-Lambert est la ville la plus dense en termes de population de l'agglomération de Longueuil.
- **Une grande proportion de personnes âgées**
La moyenne d'âge des Lambertois est de 47 ans alors qu'elle n'est que de 42 ans pour l'Agglomération et le Québec. Les 75 ans et plus représentent 15% de la population.
- **Une très forte proportion de personnes bilingues**
Si la population de Saint-Lambert est majoritairement francophone, près des trois quarts de la population affirment être bilingues. C'est une proportion particulièrement élevée par rapport à l'agglomération et au Québec.
- **Une forte proportion de ménages composés d'une seule personne**
La taille des ménages est moins grande à Saint-Lambert puisque 40% des ménages sont composés d'une seule personne.
- **La densité résidentielle la plus importante de l'agglomération**
Saint-Lambert est la ville la plus dense de l'agglomération de Longueuil. Longueuil et Brossard arrivent en 2^e et 3^e position. Depuis 2010, les nouvelles constructions sur le territoire lambertois s'inscrivent dans un développement dense et compact, ce qui bénéficie la Ville au regard du nombre de terrains à requalifier et des exigences de densité résidentielle minimale prescrites au SADR de l'Agglomération de Longueuil.
- **Une grande majorité de propriétaires**
Près des deux tiers, des logements sont occupés par leur propriétaire. C'est une tendance semblable à l'agglomération et au Québec.
- **Des frais de logement et une valeur des propriétés relativement élevés**
Les frais de logement moyens des propriétaires et des locataires sont plus élevés que ceux de l'agglomération. Cependant, ils ne sont pas plus nombreux à avoir un taux d'effort au logement élevé²⁶. En ce qui concerne la valeur des logements, elle est supérieure de 30% à celle de l'ensemble de l'agglomération.
- **Une population très éduquée**
Les Lambertois ont un niveau de diplomation supérieur à celui de l'agglomération de Longueuil et du Québec. La proportion de personnes détenant un niveau universitaire est particulièrement élevée.
- **Une proportion élevée d'inactifs**
40% des résidents de Saint-Lambert sont inactifs, c'est 4% de plus que dans l'agglomération. Cela peut s'expliquer par la forte proportion de personnes âgées à la retraite.
- **Des revenus relativement contrastés**
Saint-Lambert accueille une forte proportion de personnes avec des revenus de plus de 100 000 \$ et une proportion non négligeable de personnes aux revenus plus faibles (moins de 30 000 \$).
- **Une gouvernance locale ouverte aux citoyens**
Six comités consultatifs permettent aux citoyens de prendre part à la gouvernance de la ville. De plus, des comités sur des projets spécifiques peuvent être mobilisés. Une table de concertation pour les aînés est aussi active sur le territoire.
- **Une vie communautaire et culturelle**
Saint-Lambert accueille de nombreux organismes dans les domaines récréatifs, sportifs, culturels et communautaires. Elle offre également une riche programmation culturelle et artistique, qu'elle compte renforcer au courant des prochaines années.

²⁶ Le taux d'effort est le rapport entre la somme des dépenses liées à l'habitation principale et les revenus des ménages.

NOTRE ÉCONOMIE

1. Corporation de développement économique de Saint-Lambert

Depuis 2007, la CDE de Saint-Lambert agit à titre de représentante des commerçants et gens d'affaires de la Ville. Sa mission est de mettre en œuvre des actions et des stratégies visant à promouvoir le développement économique et commercial de la ville de Saint-Lambert. La CDE offre principalement des services d'aide à la recherche de locaux commerciaux, de connaissances statistiques de la population lambertoise, de conseils sur les occasions d'affaires du territoire, d'accompagnement des projets d'affaires et d'information sur les programmes et services pour le démarrage d'entreprise et la formation. La CDE dirige aussi ses membres vers les services municipaux appropriés pour les demandes règlementaires.

La CDE dénombre 495 places d'affaires en vigueur qui incluent des restaurants, des cafés, des boutiques, des services personnels, des épicerie ainsi que des professionnels. Les principales réalisations de la CDE concernent de la communication, des activités de promotion commerciale, du réseautage ou encore du recrutement commercial.



Source : Ville de Saint-Lambert

2. Pôles commerciaux

Saint-Lambert est composé de plusieurs secteurs commerciaux : l'avenue Victoria, le pôle multifonctionnel, le Carré Saint-Lambert et les centres commerciaux Victoria et 2001 Victoria. Tous ces secteurs ont principalement des commerces de desserte locale, bien que certains soient spécialisés. Si les commerces présents dans le

centre-ville de Saint-Lambert sont davantage consolidés, les centres commerciaux nécessitent une revitalisation et une amélioration de leurs aménagements²⁷.

Le centre-ville de Saint-Lambert connaît un regain de vitalité commerciale puisque de nouvelles places d'affaires ouvrent chaque année. L'année 2017 a vu s'ouvrir 51 nouveaux commerces. L'image de marque des commerces du centre-ville promeut l'achat local et met en avant les atouts de Saint-Lambert : la culture, la gastronomie, l'artisanat, etc.

3. Emplois et secteur d'activités sur le territoire de Saint-Lambert

Emplois sur le territoire

De 2001 à 2011, le nombre d'emplois sur le territoire de Saint-Lambert a augmenté de 100 emplois aux 5 ans. En revanche, en 2016, le nombre d'emplois a baissé, passant de 6 800 emplois à 6 300 emplois.

Tableau 23 : Nombre d'emplois à Saint-Lambert, dans l'agglomération de Longueuil et la RMR en 2001, 2006, 2011 et 2016

	Saint-Lambert	Agglomération de Longueuil	RMR
2001	6 600	141 800	1 627 300
2006	6 700	158 700	1 743 700
2011	6 800	169 000	1 800 100
2016	6 300	176 500	1 913 900

Source : Consortium de la CMM, L'emploi local dans la région métropolitaine de Montréal 2016

Secteurs d'activités

L'enseignement est le principal secteur d'activité présent à Saint-Lambert avec près de 1 195 emplois. Les services professionnels arrivent en deuxième position, suivis des emplois générés par les épiceries et les pharmacies.

La biscuiterie génère 340 emplois, c'est l'une des six industries de la ville.

Mentionnons que le tableau ci-dessous ne présente pas les données pour les secteurs d'emplois de Saint-Lambert de moins de 200 emplois. Cependant, les emplois des services à la consommation tels que les commerces de détail, les restaurants et autres services personnels sont importants pour l'économie de la Ville, bien que moins nombreux.

Tableau 24 : Emplois par principaux secteurs d'activité, 2011

	Saint-Lambert
Fabrication d'aliments (biscuits)	340
Soins infirmiers	445
Épiceries et pharmacies	515
Information et culture	285
Enseignement	1 195
Services professionnels	820
Total - tous les secteurs	6 820

Source : Consortium de la CMM, L'emploi local dans la région métropolitaine de Montréal 2016 – données de 2011

²⁷ Ville de Saint-Lambert (2008), Plan d'urbanisme.

4. Lieux de travail des résidents

Les résidents de Saint-Lambert sont peu nombreux à travailler dans leur ville : seule une personne sur dix y travaille. L'agglomération de Longueuil accueille davantage de travailleurs résidant à Saint-Lambert puisque près d'un quart d'entre eux y travaille. Finalement, la grande majorité des travailleurs lambertois travaille en dehors de l'agglomération, mais dans la province québécoise.

Les données du recensement ne permettent pas de déterminer le nombre de Lambertois travaillant à Montréal.

Tableau 25 : Principaux lieux de travail des résidents de Saint-Lambert

	Saint-Lambert
Saint-Lambert	12%
Agglomération de Longueuil	23%
Québec	65%
Autres provinces canadiennes	0%

Source : Statistique Canada, Recensement 2016

5. Faits saillants – notre économie

▪ **Une corporation de développement économique de Saint-Lambert active**

Depuis 2007, la CDE travaille à mettre en œuvre des actions et des stratégies visant à promouvoir le développement économique et commercial du centre-ville de Saint-Lambert. Elle a su lui donner un regain de vitalité commerciale. Au 31 décembre 2017, la CDE dénombrait 495 places d'affaires en vigueur.

▪ **Des centres commerciaux à revitaliser**

L'avenue Victoria, le pôle multifonctionnel, le Carré Saint-Lambert et les centres commerciaux Victoria et 2001 Victoria ont principalement des commerces de desserte locale. Ces secteurs doivent être consolidés et améliorés.

▪ **Des emplois situés à Saint-Lambert en baisse**

Le nombre d'emplois sur le territoire de Saint-Lambert est passé de 6 800 à 6 300 emplois entre 2011 et 2016.

▪ **Des emplois principalement générés par les secteurs de l'enseignement, les services professionnels et les épicerie et pharmacies**

L'enseignement est le principal secteur d'activités avec 1 195 emplois. Les services professionnels génèrent 820 emplois. Les épicerie et les pharmacies représentent le 3^e domaine d'activité de la ville avec 515 emplois.

▪ **Des résidents qui travaillent en dehors de leur ville**

Les résidents de Saint-Lambert sont peu nombreux à travailler dans leur ville, seule 1 personne sur 10 y travaille. Un Lambertois sur quatre travaille dans l'Agglomération de Longueuil.

DIAGNOSTIC

6. Forces, faiblesses, opportunités et menaces

FORCES

- Saint-Lambert dispose d'une localisation stratégique, à 10 minutes en voiture du centre de Montréal et près de l'eau, ce qui lui assure des vues et des perspectives intéressantes
- Le nombre de Lambertois a légèrement augmenté entre 2011 et 2016
- La ville jouit d'une canopée abondante grâce à la présence d'environ 15 000 arbres et de 30 parcs. C'est une des seules villes de la CMM à atteindre l'objectif Canopée du PMAD avec un couvert de 32,1 %
- Saint-Lambert se classe au 3^e rang des meilleures villes du Québec où habiter, selon le palmarès Money Sense
- Saint-Lambert est desservi grâce à deux routes majeures, à 16 lignes d'autobus et à une ligne de train de banlieue. La station de métro Longueuil-Université-de-Sherbrooke est également située à proximité
- En comparaison à la moyenne de l'agglomération, les Lambertois utilisent davantage des moyens de transport alternatifs à l'automobile
- La ville possède un réseau cyclable dont la piste principale fait partie du réseau métropolitain Oka - Mont-Saint-Hilaire
- Saint-Lambert a remporté une mention honorable dans le cadre du mouvement VÉLOSYPATHIQUE de Vélo Québec en 2018, pour ces initiatives d'encouragement à l'utilisation du vélo
- Saint-Lambert possède plusieurs ensembles d'intérêt patrimonial, en particulier le noyau villageois qui possède un potentiel archéologique historique
- Trois bâtiments sont reconnus par le ministère de la Culture et des Communications pour leur valeur historique et trois bâtiments ont été cités par la Ville pour leur intérêt patrimonial
- Grâce à une planification amorcée dès 1860, le Saint-Lambert jouit d'une cohérence architecturale qui contribue au paysage caractéristique de la ville
- La typologie d'habitations de Saint-Lambert est diversifiée et compte un grand nombre d'immeubles de plus de cinq étages, ce qui lui donne une longueur d'avance en matière de compacité sur son territoire
- La valeur moyenne des logements à Saint-Lambert a augmenté de 19 % entre 2011 et 2016
- De nombreux outils de planification permettent à Saint-Lambert de se diriger vers une gestion écoresponsable de son territoire (le Plan de développement durable, la Politique de l'arbre, le Règlement sur la gestion de l'eau potable, le Plan d'action visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et la Politique de l'agriculture urbaine)
- La Ville a complété ou est en cours de compléter 79 % des actions qui figurent au Plan de développement durable
- Saint-Lambert bénéficie d'un fort engagement citoyen dans la gouvernance locale, avec six comités mixtes en place, dont le Comité consultatif d'urbanisme, le Comité d'environnement et le Comité de gestion des déplacements
- Les Lambertois bénéficient d'une proximité avec l'appareil administratif et politique
- Dix établissements scolaires primaire, secondaire, collégial et professionnel se trouvent sur le territoire lambertois
- Les organismes culturels et communautaires sont bien présents sur le territoire de la ville
- Près de 25 infrastructures et équipements municipaux desservent les citoyens en sports, loisirs et culture
- Saint-Lambert bénéficie d'un bon rayonnement régional culturel grâce à des événements comme « Saint-Lambert en fête » et « Festival Classica »
- La Corporation de développement de Saint-Lambert veille au dynamisme du développement économique et commercial de la ville et assure un lien entre l'appareil municipal et les 495 places d'affaires lambertoises

OPPORTUNITÉS

- La révision prochaine du Plan d'urbanisme et des règlements d'urbanisme de Saint-Lambert présente une occasion de doter la Ville d'outils véritablement ancrés dans l'aménagement durable, tant au niveau des usages que des matériaux utilisés, par exemple
- Avec 2 880 habitants au km carré, la ville de Saint-Lambert s'est développée de manière compacte, ce qui lui permet d'envisager des services et des équipements intéressants, surtout en ce qui a trait à la mobilité durable et à la mixité fonctionnelle
- Le Plan de mobilité et de transport de l'Agglomération de Longueuil présente une occasion pour Saint-Lambert de se doter d'un Plan de mobilité active et de mieux planifier les déplacements actifs et collectifs à l'intérieur de son territoire
- La typologie d'habitations diversifiée permet à la Ville de mieux desservir une multitude de personnes, dont les personnes âgées. À cet effet, la Ville a l'occasion de revoir sa réglementation concernant les habitations intergénérationnelles et d'amorcer une réflexion sur le logement à loyer modique
- La Ville procède actuellement à l'inventaire du patrimoine bâti, ce qui représente une occasion d'intégrer la conservation du patrimoine dans les documents de planification du territoire
- La récente adoption de la Politique de gestion et d'acquisition d'œuvres d'art, de patrimoine et d'art public donne à la Ville l'occasion de repenser l'aménagement de ses lieux publics afin de les transformer en véritables lieux de rencontre et de culture
- La Ville a l'occasion de procéder à une stratégie de plantation planifiée sur son territoire et d'impliquer les secteurs publics et privés, en réponse aux dommages causés par l'agrile du frêne
- Parmi ses nombreux parcs, la Ville compte le parc du Havre, qui présente des occasions de mise en valeur inégalées. Une vision pour cet espace est d'ailleurs en cours d'élaboration, afin de doter la ville d'un parc riverain
- Comme la ville de Saint-Lambert est urbanisée à 95 % et que le nombre de terrains à requalifier est faible, une approche novatrice et exemplaire en matière d'aménagement mixte permettrait de concilier les besoins des populations actuelles et futures et d'augmenter les sources de revenus de l'appareil municipal
- Les actifs municipaux excédentaires pourraient représenter une source de revenus potentiels pour la Ville. À cet égard, elle pourrait procéder à une évaluation afin d'en connaître la nature exacte
- Les cinq ensembles commerciaux de Saint-Lambert présentent des occasions à saisir en matière de consolidation et de requalification commerciale
- Le centre-ville de Saint-Lambert, qui a vu arriver 51 nouvelles places d'affaires en 2017, mériterait une modernisation réfléchie misant sur le déplacement actif et l'attraction de nouveaux commerces et services favorisant l'augmentation de l'emploi
- Les terrains de stationnement incitatif et municipaux présentent l'occasion pour la Ville d'amorcer une réflexion sur la gestion de ces stationnements et possiblement de se doter d'une Politique à cet effet

FAIBLESSES

- La route 132 crée un bris dans le paysage riverain ainsi que des enjeux de pollution sonore
- La route 112 connaît un problème de congestion, surtout aux heures de pointe
- La voie ferrée crée une barrière physique et rend les déplacements actifs moins confortables et sécuritaires
- La présence de stationnements et de terrains industriels le long de la rue Victoria et de la voie ferrée contribue au phénomène d'îlots de chaleur
- Comme le réseau d'autobus est principalement orienté vers Montréal, Saint-Lambert est moins bien reliée aux autres municipalités de l'agglomération ou de la couronne sud par transport collectif. Certains secteurs de Saint-Lambert, comme Prévile, utilisent d'ailleurs principalement la voiture pour se rendre à la gare de Saint-Lambert
- Le réseau cyclable est bien implanté au pourtour de la ville, mais mériterait d'être développé à l'intérieur du territoire lambertois grâce à des axes stratégiques
- Les Lambertois sont peu nombreux à travailler dans leur ville, seule une personne sur dix le fait
- Plus de 70 % des Lambertois utilisent l'automobile pour les déplacements tous motifs confondus (travail, loisirs, magasinage, etc.), ce qui rappelle l'importance pour la Ville de se doter d'un document stratégique sur la mobilité durable
- Le parc de logements est relativement vieux et connaît une certaine détérioration; 75 % des logements ont été construits avant 1980, et 8% des logements nécessitent des réparations majeures
- Saint-Lambert accueille 7 % de personnes qui sont considérées à faible revenu. Bien que cette proportion soit plus faible que pour l'Agglomération de Longueuil, elle représente tout de même 1 500 personnes
- La Ville de Saint-Lambert ne détient pas de Politique d'événements écoresponsables
- Les infrastructures nécessitent des travaux d'entretien importants. Cependant, le fardeau fiscal des Lambertois est déjà élevé, limitant ainsi les investissements de la Ville en la matière

MENACES

- Bien que la population continue de croître à Saint-Lambert, le nombre de terrains à requalifier est faible
 - La population de Saint-Lambert est relativement vieillissante comparativement à celle de l'Agglomération de Longueuil, ce qui nécessite une réflexion particulière concernant l'aménagement du territoire et le développement de services
 - 40 % des ménages des Saint-Lambert sont composés d'une seule personne, ce qui pourrait avoir une certaine incidence sur le parc de logement et sur sa diversité
 - Les vieux bâtiments sur le territoire de la ville pourraient bénéficier d'une meilleure efficacité énergétique
- La présence de plus en plus marquée de l'agrile du frêne se fait ressentir sur les arbres de Saint-Lambert et les opérations d'abatage placent la foresterie lambertoise en situation de déficit
 - Les secteurs d'emplois sont relativement peu diversifiés, ce qui incite les résidents à travailler en dehors de la Ville et donc à se déplacer plus souvent en automobile pour le travail
 - La proximité de Montréal et de son offre culturelle, ainsi que le développement de la Place Charles-LeMoine comme destination culturelle pourraient limiter le rayonnement de Saint-Lambert
 - Près d'une cinquantaine de trains de marchandises chargés de matières dangereuses transitent par Saint-Lambert chaque jour

7. Les enjeux et les défis à relever

Le portrait de Saint-Lambert ainsi que ses principales forces, faiblesses, opportunités et menaces permettent de faire ressortir six enjeux et leurs défis à relever pour assurer un aménagement et un développement durable du territoire lambertois.

Une planification cohérente et intégrée

La révision prochaine du Plan d'urbanisme et des règlements d'urbanisme de la Ville de Saint-Lambert présente une occasion d'adopter une approche stratégique et intégrée en matière d'aménagement et de développement du territoire. En utilisant son Plan d'urbanisme comme document primaire, la Ville devra s'assurer de se donner des objectifs transversaux qui pourront se retrouver dans tous les autres documents orientant son développement. De nouveaux partenariats pourraient être envisagés afin de saisir pleinement le potentiel de requalification que représentent certains terrains, dont les ensembles commerciaux.

DÉFIS :

- Intégration des principes de l'aménagement durable dans la planification et la réglementation municipale
- Conformité des documents d'orientation à la réglementation en vigueur
- Mise en œuvre d'approches innovantes pour une occupation du sol cohérente

Des espaces publics de qualité

Saint-Lambert est reconnue comme « ville verte » grâce à une riche foresterie et la présence de nombreux parcs. Toutefois, sa canopée est grandement menacée par l'agrile du frêne et certains espaces, dont les rives, ne sont pas utilisés à leur plein potentiel. De plus, la culture et l'art public pourraient contribuer à la transformation de ces espaces en lieux de rencontre animés.

Par ailleurs, compte tenu des enjeux grandissant en matière de biodiversité et de santé (espèces envahissantes, pollution de l'air, îlots de chaleur, etc.), la Ville devra s'assurer de se développer sans pour autant diminuer son couvert forestier.

DÉFIS :

- Mise en valeur d'espaces publics
- Création de lieux de rencontre animés
- Augmentation de la biodiversité végétale
- Mise en œuvre d'une stratégie de plantation planifiée

Une économie durable et dynamique

Malgré un centre-ville dynamique et en croissance, les ensembles commerciaux de Saint-Lambert méritent d'être consolidés et améliorés, et présentent une occasion inégalée de mettre en pratique les nouvelles tendances en matière d'aménagement durable, comme le redéveloppement mixte. La Ville a également l'occasion d'amorcer une réflexion sur la mixité commerciale sur son territoire, considérant les nouvelles tendances en matière de consommation (magasinage en ligne, par exemple).

Par ailleurs, les secteurs d'emplois de Saint-Lambert restent relativement peu diversifiés et n'attirent pas nécessairement les Lambertois, qui travaillent en grande partie en dehors de leur ville. Il sera donc important de réfléchir à une diversification économique dans les prochaines années, surtout dans une optique de mobilité durable.

DÉFIS :

- Redéveloppement des ensembles commerciaux
- Consolidation des ensembles commerciaux
- Mixité et viabilité des commerces et des entreprises
- Mise en valeur des secteurs d'emplois

Une diversité d'activités, de services et de personnes

Afin de maintenir une diversité de résidents et de répondre aux différentes dynamiques sociodémographiques de la population, la Ville de Saint-Lambert devra s'assurer de diversifier l'offre de logements et d'activités sur son territoire. Elle devra également s'assurer de la présence de services pour tous les âges et les types de ménage, et ce, dans une optique d'inclusion et d'accessibilité universelle.

DÉFIS :

- Planification d'une mixité fonctionnelle et sociale
- Développement d'une offre d'habitation diversifiée
- Amélioration de l'accessibilité universelle

Une mobilité durable et sécuritaire pour tous

Grâce à sa desserte en transport collectif et actif, et par le biais du Plan de mobilité et de transport de l'Agglomération de Longueuil, la Ville de Saint-Lambert a l'opportunité de se démarquer en matière de mobilité durable. Pour ce faire, la Ville devra continuer les efforts amorcés concernant les réseaux cyclables et piétons, et s'assurer de créer des connexions sécuritaires à l'intérieur même de la Ville, mais avec les villes environnantes également. Par ailleurs, elle devra réfléchir à la gestion des stationnements de manière à utiliser ces espaces de la manière la plus efficace possible.

DÉFIS :

- Développement et sécurisation des réseaux cyclables et piétons
- Développement du transport collectif intermunicipal
- Atténuation des nuisances liées à la route 132
- Gestion du stationnement

Une mobilisation de tous les citoyens

Si Saint-Lambert se démarque déjà par son fort engagement citoyen envers la gouvernance locale, il serait possible de mettre en place une véritable culture participative et de profiter du plein potentiel que présentent les citoyens, les organismes, les institutions, les commerçants et les entreprises en matière d'aménagement et de développement durable.

DÉFIS :

- Implication et participation des différents acteurs
- Mobilisation des comités consultatifs
- Développement de mécanismes de participation et de rétroaction innovants

NOS INSPIRATIONS

1. Okotoks, Alberta

Okotoks est une petite municipalité de banlieue de près de 25 000 habitants. Elle est située à une trentaine de kilomètres de Calgary, dans la vallée de la rivière Sheep. Okotoks a entrepris sa transition vers le modèle de collectivité viable à la fin des années 1990 en raison de la prise de conscience de la limite de la capacité de charge du bassin hydrographique de la rivière Sheep. En effet, la Ville a décidé de prendre position pour limiter son développement. En 1998, elle accueillait 10 000 habitants et souhaitait ne pas dépasser les 30 000 résidents au terme des 20 prochaines années. Ce chiffre correspond à la capacité maximale de la rivière à fournir en eau potable les résidents et à celle du réseau local de traitement des eaux afin de maintenir la qualité de l'eau de la rivière²⁸. De plus, plusieurs résidents craignaient qu'avec la forte croissance démographique, la ville perde son charme et devienne une banlieue-dortoir de Calgary²⁹.

La démarche

En 1998, la ville d'Okotoks élabore un plan d'urbanisme intitulé Sustainable Okotoks : Leaving a Legacy qui va jeter les bases du positionnement en développement durable de la collectivité. Ce document a été fait avec les citoyens via différentes initiatives de la Ville pour les impliquer dans le processus et les informer des enjeux d'une telle prise de position : deux sondages (dont l'un qui a rejoint près de 3 000 ménages), des articles éducatifs dans les journaux locaux et des invitations à s'impliquer, des ateliers de travail sur l'élaboration d'une vision de développement durable, sa bonification et sa révision.

Pour donner suite à ce plan, plusieurs initiatives en matière de développement durable ont été mises en place, notamment :

- La revitalisation du centre-ville;
- L'amélioration du système de traitement des déchets;
- Un programme de réduction de la consommation d'eau potable;
- L'adoption de normes de design urbain plus durables;
- L'élaboration d'un plan de gestion viable de la foresterie urbaine et l'achat de nombreux espaces verts pour assurer leur conservation;
- L'aménagement d'une trentaine de jardins communautaires dont certains sont dédiés à la soupe populaire;
- L'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments municipaux
- Le recrutement commercial et industriel d'entreprises respectueuses de l'environnement;
- La création d'un partenariat régional pour gérer le bassin hydrographique de la rivière Sheep.

En 2014, la Ville a souhaité aller plus loin et élaborer une nouvelle vision stratégique pour les années à venir. Pour mettre à bien ce projet, elle a mis en place une démarche de participation et de concertation. Par l'entremise de kiosques d'information et d'interaction dans des lieux stratégiques de la ville, d'ateliers de travail avec des citoyens, des élus et des fonctionnaires, de portes ouvertes, de dépôt de mémoires, de sondages en ligne et de forums de discussion, mais aussi de projets dans les écoles, la ville a mobilisé près de 2 500 citoyens. Grâce à ce processus, la Ville a pu élaborer un Plan de développement durable intégré consensuel (Okotoks Community Sustainable Plan) ainsi qu'un plan d'action pour les trois prochaines années³⁰.

²⁸ Town of Okotoks (1998), Sustainable Okotoks : Leaving a legacy

²⁹ Vivre en Ville (2004), Trousse d'actions vers des collectivités viables

³⁰ Town of Okotoks (2014), Okotoks Community Visioning 2014 - What We Heard Report

La vision stratégique et le cadre de référence

Pour élaborer sa vision, la Ville d'Okotoks a mobilisé deux cadres de référence complémentaires : celui de la viabilité et de la résilience. Sa vision est la suivante :

« The Town of Okotoks is resilient, where people, businesses, ideas and sense of community thrive. Grounded by the Sheep River valley and supported by thoughtful planning and design, a strong local economy and a vibrant civic culture, Okotoks offers exceptional quality of life at every stage of life. Respect for each other and the natural environment makes Okotoks home. » (Okotoks Community Sustainable Plan, 2015)

Traduction libre

« La Ville d'Okotoks est résiliente et mise sur la prospérité des gens, des commerces, des idées et du sentiment de communauté. Grâce à la vallée de la Sheep River, à une planification respectueuse de cet environnement et à une culture civique dynamique, Okotoks offre un milieu de vie d'exception pour toutes les générations. Le respect des uns les autres ainsi que de l'environnement fait d'Okotoks un endroit où il fait bon vivre. »

Les orientations

Les orientations du premier plan d'action 2016-2019 s'attelaient à des enjeux critiques : l'expansion de la capacité des systèmes d'eau potable et de traitement des eaux, le soutien à la vie communautaire, l'augmentation des initiatives environnementales, la révision du plan d'urbanisme, l'amélioration du système de transport en commun et la redynamisation du centre-ville. 30 actions ont été identifiées pour répondre à ces défis. Parmi celles-ci, mentionnons notamment :

- La rénovation des rues selon un design qui facilitent les transports actifs;
- La mise en place d'une stratégie de diversification de l'offre résidentielle;
- La mise en place d'un système de collecte des déchets plus respectueux de l'environnement;
- L'amélioration des systèmes de distribution d'eau potable et de traitement des eaux usées³¹.

La mise en œuvre

Au-delà des actions identifiées par le plan, ce dernier devient la base de tous les documents de planification, de politiques et de règlements de la Ville. Ainsi, sa mise en œuvre implique la refonte de tous les documents de gestion de la Ville.

³¹ Town of Okotoks (2015), Okotoks Community Sustainable Plan.

Figure 1 : L'insertion du Community Sustainable Plan dans la structure règlementaire de la ville d'Okotoks



Source: Community Sustainable Plan 2015, Okotoks

Les pratiques innovantes et inspirantes pour Saint-Lambert

- La démarche participative qui a misé sur différents moyens pour rejoindre divers citoyens selon leur degré d'implication plus ou moins élevé, mais aussi la continuité de la démarche participative depuis 1998.
- La mise en place de moyens pour protéger les milieux naturels (eau et espaces verts).
- La refonte de tous les documents municipaux de planification.

2. Beauharnois, Québec

Beauharnois est une ville de plus de 13 000 habitants, située en Montérégie, à une quarantaine de kilomètres de Montréal. Le territoire de la ville est en changement depuis que l'autoroute 30 a été parachevée, puisqu'elle relie désormais la ville à la grande région métropolitaine, mais aussi à l'Ontario et au nord-est des États-Unis. Cela vient exercer une pression sur le développement et la croissance démographique de la ville³². De plus, elle a entrepris une dynamisation importante de ses activités industrielles, ce qui a augmenté cette pression. Elle s'attend à ce qu'en 2020, sa population compte 20 000 personnes. Consciente des changements qui l'attendent, la ville a entrepris, par le biais de son Plan d'action en développement durable Beauharnois 20/20, de se positionner sur son développement pour devenir une collectivité viable et optimiser son développement pour accueillir de nouveaux résidents³³.

La démarche

La démarche de la Ville de Beauharnois a débuté en 2010. Ainsi, pour mettre en marche son processus, elle a réalisé un bilan de développement durable, un état des lieux de la municipalité fondé sur plusieurs analyses techniques, une soixantaine d'entrevues et d'ateliers de réflexion stratégique avec les parties prenantes du développement de la ville ainsi qu'une série de consultations publiques. Ce processus a été privilégié afin de bien comprendre les problématiques environnementales, sociales et économiques qui l'ont façonné pour amorcer une réflexion d'avenir qui a conduit à l'élaboration de la vision stratégique. Une consultation publique finale a ensuite été organisée pour valider la vision auprès de plus de 300 citoyens et acteurs du milieu.

Pour faire suite à cet énoncé de vision, la ville a entamé des études interdisciplinaires pour identifier des stratégies d'intervention cohérentes et efficaces³⁴.

La vision stratégique

Le cadre de référence de la vision stratégique de Beauharnois est celui du développement durable et de ces trois caractéristiques : être une communauté viable, vivable et équitable. Ainsi sa vision est la suivante :

« En 2020, Beauharnois est en voie de devenir un des milieux riverains les plus achalandés et convoités du Grand-Montréal. En 2012, la Ville s'est dotée d'un plan d'action en développement durable orienté vers l'avenir, son Plan directeur Beauharnois 20/20. Elle s'est inspirée d'une perspective vraisemblable et optimiste de son avenir, fondée sur le changement et l'innovation. Elle a mis de l'avant de nouveaux concepts de développement et d'aménagement qui favorisent une meilleure qualité de vie pour tous les citoyens, sans distinction. Elle a mis en valeur ses attraits et a tiré avantage des opportunités qui se sont présentées à elle, dont le parachèvement de l'Autoroute 30 et les changements démographiques que celle-ci laisse entrevoir. La Ville n'a pas travaillé seule : elle a eu le souci d'impliquer l'ensemble de sa population, autant les industriels et les commerçants, que les travailleurs, parents et étudiants ». (Plan d'action en développement durable Beauharnois 20/20)

Les orientations

Le Plan d'action vise à considérer les besoins en développement à tous les niveaux afin de promouvoir un développement qui soit économiquement viable, socialement équitable et environnementalement respectable. Ainsi, le plan dresse des orientations en matière de gouvernance, d'environnement, de développement commercial et industriel, de services sociaux et communautaires, de développement résidentiel et immobilier ainsi que de développement récréotouristique et culturel. Parmi les actions, soulignons :

- La mise en place d'une stratégie de gestion des eaux de ruissellement;
- La gestion écologique des berges;

³² Ville de Beauharnois (2014). Plan d'urbanisme.

³³ Site internet de la Ville de Beauharnois : <https://ville.beauharnois.qc.ca/beauharnois-2020/>

³⁴ Ville de Beauharnois (2013). Plan d'action en développement durable : Beauharnois 20/20.

- L'augmentation de la capacité de support des infrastructures de traitement de l'eau potable et des eaux usées;
- L'élaboration d'une stratégie pour la protection des milieux naturels;
- L'optimisation de l'offre locale de transports collectifs et alternatifs;
- La revitalisation du centre-ville;
- Le recrutement de commerces et de services de proximité³⁵.

La mise en œuvre

Dans le but d'assurer l'adaptabilité et la flexibilité du plan, la Ville prévoit dans son Plan la mise en place d'un Comité consultatif en développement durable qui aura pour mandat d'effectuer le suivi des actions engagées par la Ville et de guider le conseil municipal dans l'évolution du plan si certains objectifs devaient être révisés. Ce comité est composé de représentants de l'administration municipale, de citoyens et d'acteurs clés du développement de la ville. Il est aussi responsable de rendre des comptes aux citoyens. De plus, le Plan cible des partenariats indispensables à la mise en œuvre de sa vision et des actions identifiées. Finalement, ce Plan implique la révision de certains documents de planification tels que le Plan d'urbanisme, révisé en 2014, mais aussi la mise en place de politiques comme celles de la culture et de la famille.

Figure 2 : Diagramme des partenariats essentiels à la réalisation du Plan directeur Beauharnois 20/20



Source : Plan d'action en développement durable Beauharnois 20/20

Les pratiques innovantes et inspirantes pour Saint-Lambert

- La mise sur pied d'un comité consultatif qui est responsable du suivi du plan et de la reddition de comptes.
- Le caractère flexible et adaptable du Plan d'action en fonction des opportunités. Le comité est garant de cette flexibilité.
- La création de partenariats pour réaliser le Plan.

³⁵ Ville de Beauharnois (2013). Plan d'action en développement durable : Beauharnois 20/20.

3. Saint-Bruno-de-Montarville, Québec

Saint-Bruno-de-Montarville est une ville située dans l'agglomération de Longueuil. La municipalité accueille près de 27 000 résidents. Elle est localisée à une vingtaine de kilomètres de Montréal. Si son territoire est plus vaste que celui de Saint-Lambert, bien que comparable en termes de population, il est peu urbanisé. En effet, ses composantes naturelles protégées (la zone agricole et le Mont-Saint-Bruno) occupent une grande partie de son territoire. La Ville a souhaité se positionner comme une collectivité viable en 2015 puisqu'elle était confrontée à des enjeux de développement de son territoire en raison des orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM, mais aussi parce que, selon ses prévisions démographiques, la ville pourrait accueillir 4 300 nouveaux résidents d'ici 2035³⁶.

La démarche

La démarche a débuté en 2015. Pour réaliser son objectif de devenir une collectivité viable, la Ville a souhaité engager une démarche participative mobilisatrice pour rêver Saint-Bruno-de-Montarville en 2035. Ainsi, l'élaboration d'une vision stratégique en est la 1^{re} étape. Elle s'est déroulée en quatre phases : une préconsultation, un lancement et de l'information, une participation ainsi qu'une phase d'élaboration et de validation de la vision.

- La préconsultation s'est effectuée auprès des comités consultatifs. L'objectif était que les membres de ses comités (citoyens, élus, fonctionnaires) puissent donner leur avis sur les documents et le plan de consultation;
- Le lancement de la démarche et la période d'information avaient pour objectif d'outiller les citoyens dans la réflexion, de les informer de la démarche et de leur permettre de commencer à se faire une opinion via une plateforme de délibération en ligne;
- La phase de participation était de nature consultative, délibérative et interactive. Des sondages, la possibilité de déposer des commentaires écrits et des mémoires ainsi qu'une journée citoyenne ont été mis en place pour favoriser la participation citoyenne;
- L'élaboration, la bonification et l'adoption de la vision stratégique constituaient la dernière phase de la mise sur pied de la vision stratégique de la ville. Cette étape s'est faite principalement entre l'équipe de projet et les comités consultatifs avant d'être adoptée et présentée aux citoyens dans sa version finale³⁷.

La vision stratégique et le cadre de référence

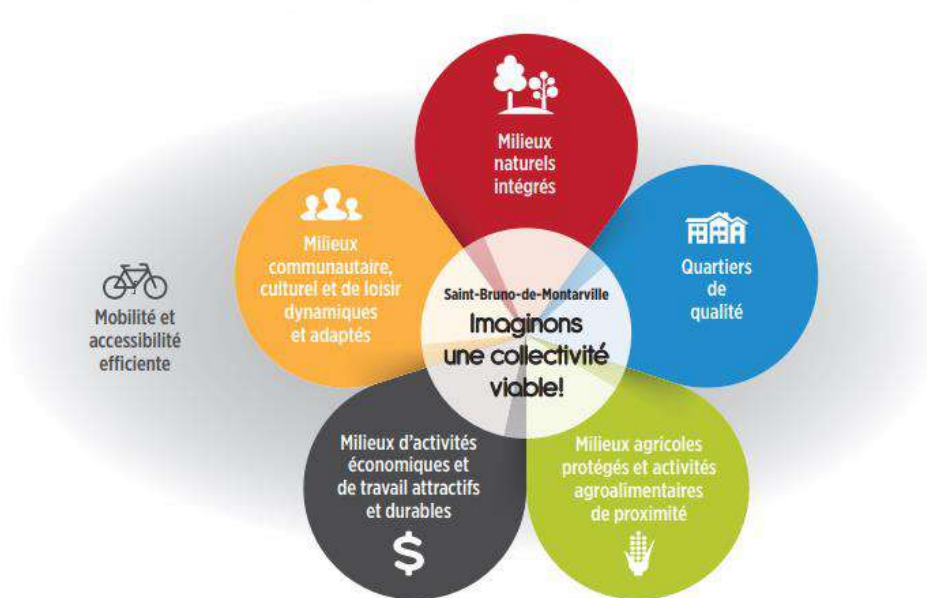
Le cadre de référence de la vision est celui du concept de collectivité viable. La vision de Saint-Bruno-de-Montarville est la suivante :

« Ainsi en 2035, le territoire de la Ville sera un milieu de vie intégré et viable, une unité globale prospère, répondant aux besoins de l'ensemble des citoyens. La population y jouira au quotidien de la richesse d'un environnement où nature, agriculture et activité économique s'intègrent avec souplesse aux milieux de vie et à la dynamique sociale, culturelle et communautaire. » (Énoncé de vision stratégique 2035).

³⁶ Ville de Saint-Bruno-de-Montarville (2017). Plan d'urbanisme.

³⁷ Ville de Saint-Bruno-de-Montarville (2015). Plan de consultation.

Figure 3 : Le concept de Saint-Bruno-de-Montarville pour devenir une collectivité viable



Source : Ville de Saint-Bruno-de-Montarville (2015), Énoncé de vision stratégique

Les orientations

L'énoncé de vision a identifié six enjeux prioritaires : la consolidation du centre-ville, la préservation et la mise en valeur d'un cadre environnemental de haute qualité, le transport et la mobilité durable, le développement urbain et la transformation des quartiers existants, le rayonnement économique ainsi que la dynamique sociodémographique. Des objectifs ont été fixés pour répondre à ses enjeux et s'inscrire dans la lignée de la vision stratégique, pour autant les actions concrètes pour y répondre ne sont pas précisées³⁸.

La mise en œuvre

L'énoncé de vision stratégique cible clairement à la fin du document que le Plan d'urbanisme est le moyen principal de mise en œuvre de cette vision. Sa révision est donc essentielle puisque le Plan d'urbanisme est le document officiel le plus important en termes d'aménagement du territoire. Ainsi, un Plan d'urbanisme révisé a été adopté à la fin de l'année 2017. Il rappelle les enjeux soulevés par l'énoncé de vision stratégique et y identifie des interventions³⁹.

L'originalité de la démarche de Saint-Bruno-de-Montarville se retrouve dans la vision qui lui a permis de s'affirmer comme un leader dans le domaine de l'agriculture. En 2017, la Ville a adopté sa Politique de ville nourricière. Cette politique vise à faire de Saint-Bruno-de-Montarville une « ville nourricière où le système alimentaire local participe à l'épanouissement social, environnemental, culturel et économique d'une collectivité viable » (Politique ville nourricière 2017, p.55).

Les pratiques innovantes et inspirantes pour Saint-Lambert

- La démarche participative.
- La refonte du Plan d'urbanisme.
- La mise en place de la Politique de ville nourricière.

³⁸ Ville de Saint-Bruno-de-Montarville (2015). Énoncé de vision stratégique 2035 : imaginons une collectivité viable.

³⁹ Ville de Saint-Bruno-de-Montarville (2017). Plan d'urbanisme.

4. Kingston, Ontario

La ville de Kingston est située en Ontario, près de la frontière avec les États-Unis. La ville accueille près de 130 000 habitants. Kingston a entamé en 2010 une démarche originale pour devenir la ville la plus durable du Canada. Contrairement aux villes étudiées qui se sont retrouvées face à des problématiques de développement locales, Kingston a décidé de prendre position comme ville durable en raison des problématiques mondiales liées aux changements climatiques. Elle souhaitait faire sa part à l'échelle locale pour réduire son empreinte environnementale et sensibiliser sa communauté.

La démarche

La stratégie de Kingston pour devenir une collectivité viable repose sur trois entités : le plan stratégique, le site internet et le modèle de gouvernance. En premier lieu, le plan présente les enjeux et les orientations qui permettront à la municipalité d'achever sa vision. Dans un second temps, le site internet permet d'informer le public sur la stratégie mise en place et il présente un inventaire des actions prises par les partenaires pour mettre en œuvre le plan. Finalement, le modèle de gouvernance assure le suivi de la stratégie puisque la municipalité a créé un organisme à but non lucratif, Sustainable Kingston, dédié à la mise en œuvre de sa vision en matière de développement durable de la communauté.

Cette démarche a été effectuée en concertation avec plus d'une centaine d'organismes locaux et régionaux ainsi qu'avec la participation des citoyens dans des assemblées publics, des conversations avec la communauté et des dépôts d'avis et de commentaires⁴⁰.

La vision stratégique et le cadre de référence

La vision stratégique de Kingston s'appuie sur les quatre piliers du développement durable : la vitalité culturelle, la santé économique, la responsabilité environnementale et l'équité sociale. Sa vision est la suivante : « Kingston: Canada's most sustainable city »⁴¹

Figure 4 : Le cadre de référence de la stratégie de développement durable



Source : Sustainable Kingston Plan

⁴⁰ City of Kingston (2010). Sustainable Kingston Plan

⁴¹ Site internet de la Ville de Kingston : <https://www.cityofkingston.ca/residents/environment-sustainability/sustainability>

Les orientations

Dans son plan, la Ville a élaboré des orientations en matière de culture, d'environnement, d'économie et de développement social. Si elle cible des actions à mettre en place, elle rappelle que pour réaliser cette vision, les partenariats sont primordiaux et les actions de la société civile sont tout aussi importantes. Ainsi, les organismes partenaires de la démarche jouent un rôle déterminant dans les quatre piliers de durabilité de Kingston.

Des plans d'action révisés tous les 4 ans permettent de s'atteler à des enjeux prioritaires. Pour la période 2016-2020, les enjeux sont les suivants :

- La mobilité durable;
- La prospérité économique;
- L'action contre les changements climatiques;
- La vie communautaire;
- La sécurité alimentaire;
- La responsabilité environnementale⁴².

La mise en œuvre

L'OBNL Sustainable Kingston est responsable de la mise en place et du suivi du plan auprès de la municipalité et des partenaires. L'une de ses réalisations phares est le Green Economy Program. Il s'agit d'un programme qui soutient et reconnaît les organisations qui accélèrent la transition vers une économie bas carbone. L'OBNL est aussi responsable de la reddition de comptes annuelle auprès des citoyens, des partenaires et de la municipalité⁴³.

La municipalité a également mis en place un certain nombre d'actions prévues dans le plan : l'élaboration d'un plan de transport en commun, l'élaboration de programmes de réduction des déchets, l'installation de panneaux photovoltaïques, l'élaboration de programmes sociaux pour les personnes à faible revenu, la mise en place d'un réseau de jardins communautaires, l'élaboration d'une politique culturelle, la revitalisation d'une artère commerciale et la requalification de terrains vacants⁴⁴.

Les pratiques innovantes et inspirantes pour Saint-Lambert

- Le modèle de gouvernance avec la création d'un OBNL responsable de réaliser la vision de la ville.
- Le Programme Green Economy.
- La responsabilité partagée et la création de partenariats avec des organisations pour impliquer toute la communauté dans la vision de la ville.
- Des actions concrètes : la reconversion de terrains en espaces naturels (Belle Park) et la meilleure gestion de l'eau, la revitalisation d'une rue commerciale, l'installation de panneaux solaires sur le toit des bâtiments publics.

⁴² Site internet de Sustainable Kingston : <https://www.sustainablekingston.com/priority-area-description>

⁴³ City of Kingston (2010). Sustainable Kingston Plan

⁴⁴ Site internet de la Ville de Kingston : <https://www.cityofkingston.ca/residents/environment-sustainability/sustainability>

Sondage sur les moyens de transport utilisés pour se rendre à la gare de Saint-Lambert

Rapport présenté au Conseil de Ville de Saint-Lambert
11 juin 2018



Réalisé par le



RÉSEAU ÉCOCITOYEN
de Saint-Lambert

Agir et sensibiliser à l'environnement

Résultats du sondage des utilisateurs lambertois à la gare de Saint-Lambert

Entre le 5 et le 10 mai 2018, le groupe pour la mobilité durable du Réseau écocitoyen de Saint-Lambert a organisé la tenue d'un bref sondage auprès des Lambertois utilisant le train de banlieue Saint-Hilaire – Montréal pour se rendre à la gare centrale de Montréal. Le but de ce sondage était de connaître les moyens de transport utilisés par les Lambertois pour se rendre à la gare située dans leur municipalité et pour connaître leur opinion sur des améliorations possibles dont l'instauration d'un service de navette entre leur domicile et la gare.

Le sondage a d'abord été annoncé dans l'Infolettre de Saint-Lambert, adressée le 4 mai 2018 par courriel par la municipalité à tous les Lambertois inscrits à ce service, puis des rappels ont été effectués par l'intermédiaire de trois regroupements Facebook de Saint-Lambert (le Réseau écocitoyen, le Babillard et le Forum). De plus, des affichettes ont été installées près des quais de la gare. Enfin, un blitz de sollicitation a été fait le mardi 8 mai, entre 6h00 et 8h30 du matin, directement auprès des utilisateurs du train et des papillons ont été placés dans les pare-brises des voitures stationnées à proximité de la gare. Toutefois, n'ayant pas eu l'autorisation du RTM, il n'y a pas eu de papillons placés sur les voitures des stationnements de cet organisme.

Le questionnaire comprenait une douzaine de questions. Il a été préparé par les membres du groupe pour la mobilité durable. L'outil Google Forms a été utilisé pour administrer le questionnaire. Cet outil a l'avantage d'être facile à utiliser, d'être gratuit et d'être multi-plateformes. Ainsi, les personnes contactées le matin du 8 mai pouvaient, si elles le souhaitaient, compléter le questionnaire en ligne via leur téléphone cellulaire durant le trajet vers Montréal.

Au total, le sondage a obtenu 207 participations. Une fois retirées les participations non admissibles (non résidents, non utilisateurs du train) le total s'élève à 200 personnes domiciliées à Saint-Lambert.

On doit mentionner que ne connaissant pas exactement la population totale des Lambertois utilisant le train, les réponses données à ce sondage ne peuvent pas être extrapolées et ce malgré une grande participation. Ainsi, la formulation utilisée sera « les répondants au sondage » ou « les répondants » et non pas « les utilisateurs du train ». Ajoutons que dans le but d'avoir un questionnaire très court, les seules questions d'ordre socio-économique concernaient le quartier de résidence des répondants ainsi que les trois premiers caractères de leur code postal.

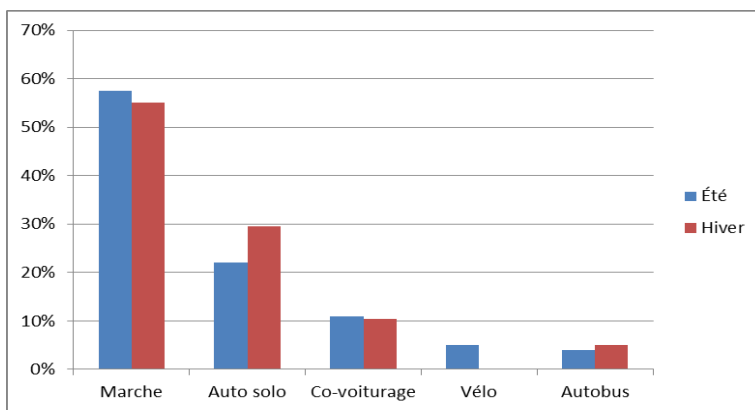
Tableau 1 : Répartition par quartier des répondants au sondage

Quartier	Nombre	Pourcentage
Secteur Alexandra / Houde	30	15,0%
Secteur Haut Saint-Lambert	29	14,5%
Secteur Préville	25	12,5%
Secteur Vieux Saint-Lambert - entre Tiffin et Victoria	72	36,0%
Secteur Vieux Saint-Lambert entre Victoria et Wilfrid-Laurier	44	22,0%
Total	200	100,0%

Moyen de transport habituel

Plus de la moitié des répondants déclarent marcher tout le trajet pour se rendre à la gare (55%) que ce soit en hiver ou en été. L'utilisation de l'automobile vient en second lieu : 22% s'y rendent seuls en voiture en été et 29% en hiver et environ 10% s'y rendent en voiture accompagnés d'au moins une autre personne. Environ 5% font le trajet en autobus. L'utilisation de la bicyclette en été rejoint un peu plus de 5% des répondants.

Graphique #1 : Mode de transport été/hiver vers la gare pour les 200 répondants

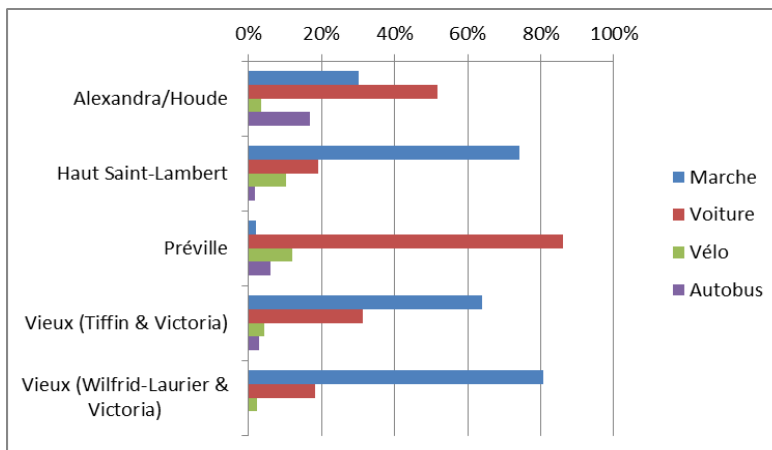


Parmi les répondants qui se rendent à la gare en marchant, environ 40% proviennent du Vieux-saint-Lambert (entre Victoria et Laurier), soit 42,7% en hiver et 39,1% en été. D'ailleurs environ 80% des répondants habitant ce quartier se rendent à la gare à pied. C'est aussi le fait, dans une mesure un peu moindre de ceux qui demeurent dans le Haut saint-Lambert et dans le Vieux Saint-Lambert entre Tiffin et Victoria.

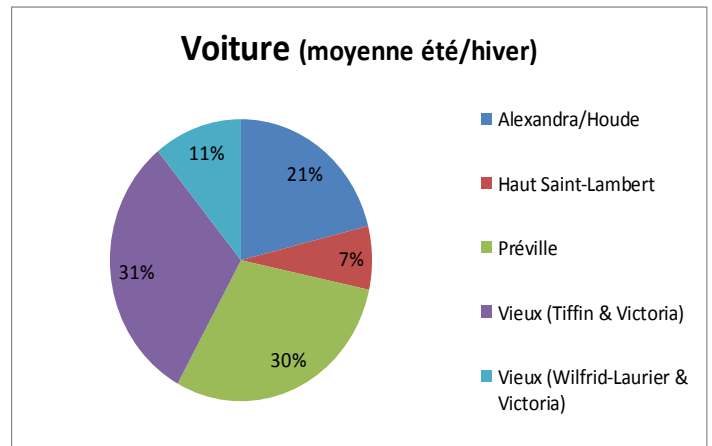
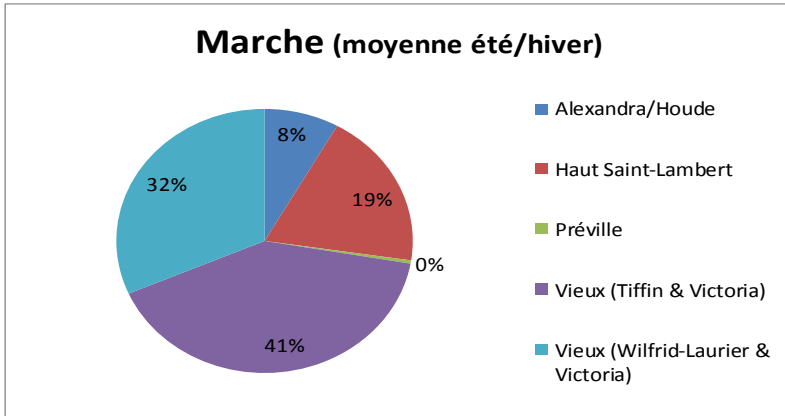
Les répondants habitant le secteur Préville sont peu nombreux à marcher tout le trajet pour se rendre à la gare (4% en hiver) et ils sont proportionnellement plus nombreux à se rendre à la gare en voiture, seuls ou accompagnés. En effet, 32,2% des répondants qui se rendent à la gare seuls en voiture en hiver proviennent de ce quartier (23,5% en été) alors qu'ils représentent 12,5% de l'ensemble des répondants. De fait, en hiver les trois-quarts des répondants de Préville se rendent à la gare en voiture solo (68% été).

La majorité des répondants qui se rendent à la gare en autobus provient principalement du secteur Alexandra/Houde en hiver (50%) et en été (62,5%). Notons enfin que même si l'usage du vélo rejoint uniquement 5,5% de l'ensemble des répondants en été, cette proportion est de plus de 10% pour les résidents du Haut-Saint-Lambert et de 12% pour ceux de Préville.

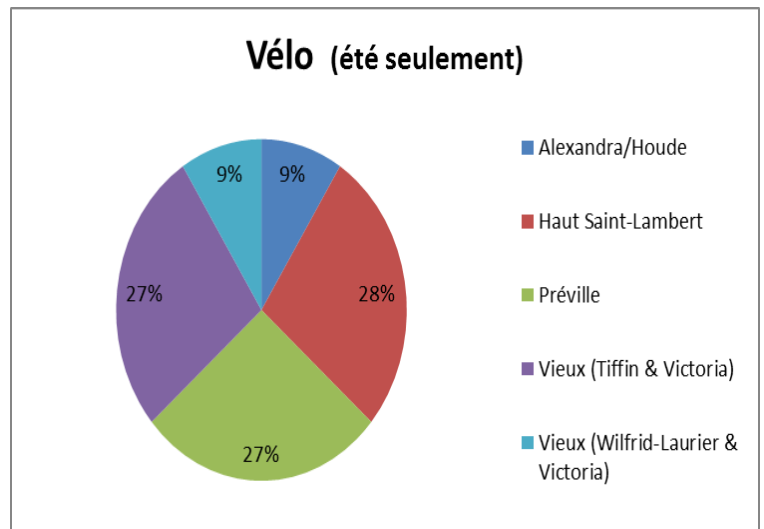
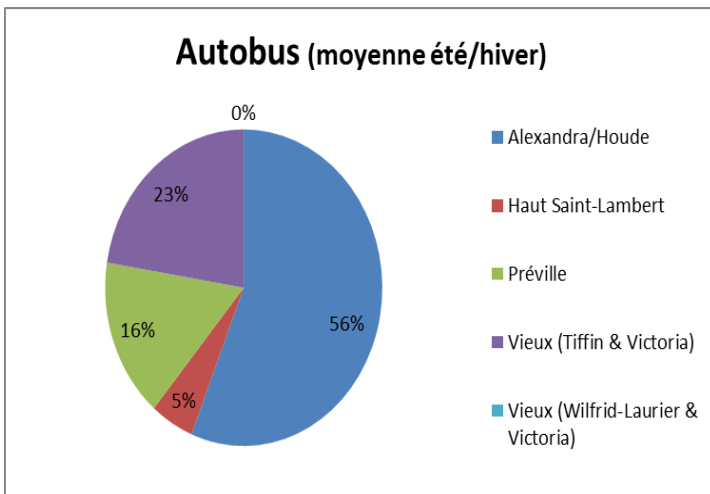
Graphique #2 : Moyenne été/hiver des modes de transport en fonction du secteur de résidence



Graphiques #3 à 6 : Pourcentage d'utilisateurs par secteur pour les différents modes de transport



Voiture : inclus auto-solo, co-voiturage et déposé à la gare



Intérêt pour l'utilisation du vélo.

Près de 90% des répondants n'utilisent jamais leur vélo pour se rendre à la gare durant la belle saison. En revanche, un peu plus de 10% le font au moins trois fois par semaine (7%), ou chaque fois que la température le permet (3%). Notons qu'un grand nombre de répondants (122) ont indiqué que l'utilisation de la bicyclette n'était pas opportune puisqu'ils habitent relativement près de la gare.

Parmi les 80 répondants qui se sont prononcés sur ce qui pourrait favoriser une plus grande utilisation du vélo, les trois-quarts (76%) ont mentionné le fait de pouvoir garer les vélos dans un endroit plus sécuritaires et plus de la moitié (56%) le fait de pouvoir le stationner à l'abri des intempéries. Un peu plus du tiers de ceux qui ont émis un commentaire souhaiteraient que le trajet pour se rendre à la gare soit plus sécuritaire et 10% aimeraient que le trajet soit plus court.

Intérêt pour l'utilisation de l'autobus

Comme dans le cas du vélo, un grand nombre de répondants ne voient pas d'intérêt à utiliser l'autobus parce qu'ils habitent trop près de la gare. Cependant, les 84 répondants qui se sont prononcés sur les améliorations qui pourraient les inciter à prendre plus souvent l'autobus, plus de sept sur dix souhaiteraient une meilleure synchronisation entre les passages des bus et ceux des trains (72,6%). Les améliorations comme un arrêt d'autobus ou une ligne d'autobus plus proche du domicile rejoignent le cinquième des répondants, de même que le fait que le trajet en bus soit plus court.

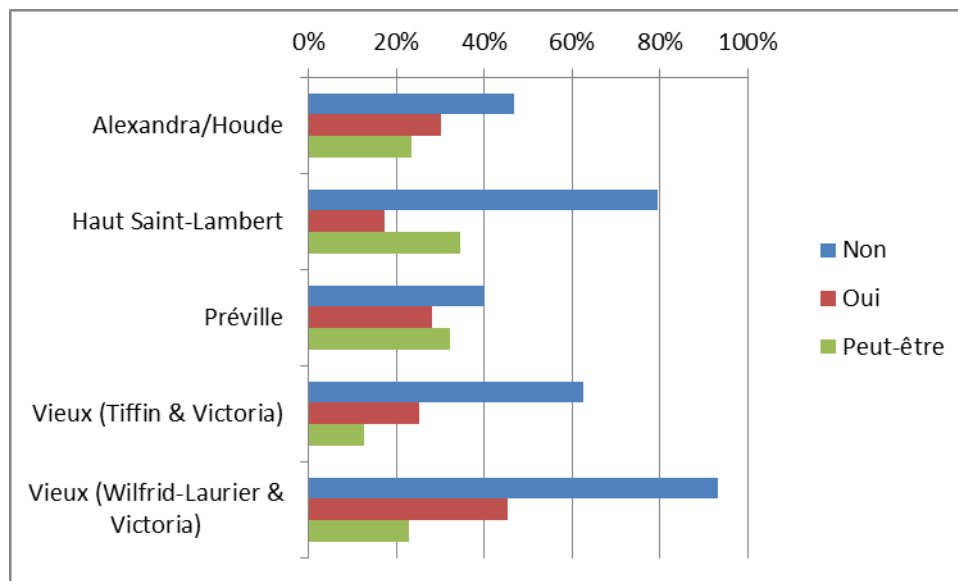
Intérêt pour un taxi collectif ou une navette

Parmi l'ensemble des répondants à ce sondage, les deux-tiers (66,5%) ne sont pas favorables à l'utilisation d'un taxi collectif ou d'une navette. Environ 10% souhaiteraient ce service toute l'année alors qu'un autre 10% le trouveraient utile principalement en hiver. Enfin, 13% sont indécis.

Cette répartition n'est pas étrangère au fait que plus de la moitié des répondants se rendent à la gare à pied. Parmi ceux qui marchent pour se rendre à la gare, on compte près de 85% qui ne voient pas d'intérêt à un tel service. Cependant, parmi ceux qui se rendent à la gare seuls en automobile, 57% n'y sont pas opposés alors que cette proportion est de 50% parmi ceux qui font du covoiturage. Lorsqu'on examine les résultats par quartier, on constate que les répondants qui habitent Prévilles n'y sont pas favorables dans une proportion de 40% et que 16% des répondants de ce quartier y sont favorables en toute saison, 12% l'hiver seulement et 32% sont hésitants.

Parmi les répondants qui ne sont pas opposés à l'idée d'une navette ou d'un taxi collectif (67 répondants), près des trois-quarts souhaiteraient que le trajet entre leur point d'embarquement et la gare s'effectue en moins de 10 minutes. Pour environ 80% de ces répondants, le point d'embarquement devrait être à moins de 200 mètres de leur domicile. Environ 60% de ces 67 répondants souhaiteraient que le prix de ce service soit inclus dans le prix de la TRAM3 et 30% que ce soit moins de 1\$ par utilisation.

Graphique #7 : Intérêt des répondants pour une navette ou taxi collectif



Financement du service de navette ou de taxi collectif

Nous avons demandé à l'ensemble des répondants leur degré d'adhésion à l'énoncé suivant : *Le stationnement de la gare devrait être payant pour financer un service gratuit de navette.* Environ 28% sont d'accord avec cet énoncé (13% plutôt d'accord, 15% tout-à-fait d'accord). En contrepartie, 72% s'y opposent, 42,5% étant tout-à-fait en désaccord et 29,5% plutôt en désaccord.

Parmi les 80 répondants qui se rendent en automobile à la gare en voiture (seuls ou non), 15% sont en accord et 85% sont en désaccord avec le fait que le stationnement devrait être payant afin de financer un service gratuit de navette.

Parmi les 67 répondants qui ne sont pas opposés à un service de navette ou de taxi collectif, environ 35% sont d'accord avec l'énoncé et 65% sont en désaccord.

Commentaires ou suggestions émis par les répondants

Environ le quart des répondants ont voulu ajouter une suggestion à la fin du questionnaire. Nous avons tenté de les regrouper par sujet. Certains craignent qu'un service de navette ne soit pas adapté à leur situation (contraintes familiales, horaires atypiques) ou que la fréquence des navettes ne soit pas assez élevée. D'autres estiment qu'on ne doit pas ajouter de frais, comme un stationnement payant, pour ne pas décourager les gens de prendre le train et aussi pour ne pas créer un effet de débordement, les usagers pouvant alors être enclins à stationner dans les rues avoisinantes. Certains mentionnent que le train doit être vu comme un service régional alors que d'autres souhaiteraient une forme de priorité aux gens de Saint-Lambert pour les fins du stationnement. Des besoins concernant davantage de trains, les fins de semaines par exemple, ont été mentionnés. D'autres ont soulevées certaines problématiques propres aux piétons, aux utilisateurs des autobus ainsi qu'au stationnement des vélos.

Quartier

Tableau 1 Répartition par quartier

Tableau 1 – Distribution par quartier (Q1)

	Données	
Dans quel quartier de Saint-Lambert habitez-vous?	Somme - Individus	Somme - Individus
Secteur Alexandra / Houde	30	15,00%
Secteur Haut Saint-Lambert	29	14,50%
Secteur Préville	25	12,50%
Secteur Vieux Saint-Lambert - entre Tiffin et Victoria	72	36,00%
Secteur Vieux Saint-Lambert entre Victoria et Wilfrid-Laurier	44	22,00%
Total Résultat	200	100,00%

Moyen trans Été

Tableau 2 – Quartier (Q1) VS Moyen de transport en été (Q3)

Somme - Individus								Données
Dans quel quartier de Saint-Lambert habitez-vous?	Je marche tout le trajet	Je prends l'autobus et je marche	Je prends mon vélo	Je viens en voiture avec au moins une autre personne	Je viens seul en voiture	On me dépose à la gare	Total Résultat	
Secteur Alexandra / Houde	11	5	1	6	6	1	30	
Secteur Haut Saint-Lambert	23		3	2	1		29	
Secteur Prévile		1	3	4	17		25	
Secteur Vieux Saint-Lambert - entre Tiffin et Victoria	45	2	3	3	17	2	72	
Secteur Vieux Saint-Lambert entre Victoria et Wilfrid-Laurier	36		1	2	3	2	44	
Total Résultat	115	8	11	17	44	5	200	

Somme - Individus								Données
Dans quel quartier de Saint-Lambert habitez-vous?	Je marche tout le trajet	Je prends l'autobus et je marche	Je prends mon vélo	Je viens en voiture avec au moins une autre personne	Je viens seul en voiture	On me dépose à la gare	Total Résultat	
Secteur Alexandra / Houde	36,67%	16,67%	3,33%	20,00%	20,00%	3,33%	100,00%	
Secteur Haut Saint-Lambert	79,31%		10,34%	6,90%	3,45%		100,00%	
Secteur Prévile		4,00%	12,00%	16,00%	68,00%		100,00%	
Secteur Vieux Saint-Lambert - entre Tiffin et Victoria	62,50%	2,78%	4,17%	4,17%	23,61%	2,78%	100,00%	
Secteur Vieux Saint-Lambert entre Victoria et Wilfrid-Laurier	81,82%		2,27%	4,55%	6,82%	4,55%	100,00%	
Total Résultat	57,50%	4,00%	5,50%	8,50%	22,00%	2,50%	100,00%	

Moyen trans Été

Somme - Individus	Données							
Dans quel quartier de Saint-Lambert habitez-vous?	Je marche tout le trajet	Je prends l'autobus et je marche	Je prends mon vélo	Je viens en voiture avec au moins une autre personne	Je viens seul en voiture	On me dépose à la gare	Total Résultat	
Tableau 1 – Distribution par quartier (Q1)	9,57%	62,50%	9,09%	35,29%	13,64%	20,00%	15,00%	
Secteur Haut Saint-Lambert	20,00%		27,27%	11,76%	2,27%		14,50%	
Secteur Prévile		12,50%	27,27%	23,53%	38,64%		12,50%	
Secteur Vieux Saint-Lambert - entre Tiffin et Victoria	39,13%	25,00%	27,27%	17,65%	38,64%	40,00%	36,00%	
Secteur Vieux Saint-Lambert entre Victoria et Wilfrid-Laurier	31,30%		9,09%	11,76%	6,82%	40,00%	22,00%	
Total Résultat	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	

Moyen transp hiver

Tableau 3 – Quartier (Q1) VS Moyen de transport en hiver (Q4)

Somme - Individus	Données					
Dans quel quartier de Saint-Lambert habitez-vous?	Je marche tout le trajet	Je prends l'autobus et je marche	Je viens en voiture avec au moins une autre personne	Je viens seul en voiture	On me dépose à la gare	Total Résultat
Secteur Alexandra / Houde	7	5	7	10	1	30
Secteur Haut Saint-Lambert	20	1	3	5		29
Secteur Prévile	1	2	3	19		25
Secteur Vieux Saint-Lambert - entre Tiffin et Victoria	47	2	3	18	2	72
Secteur Vieux Saint-Lambert entre Victoria et Wilfrid-Laurier	35			7	2	44
Total Résultat	110	10	16	59	5	200

Somme - Individus	Données					
Dans quel quartier de Saint-Lambert habitez-vous?	Je marche tout le trajet	Je prends l'autobus et je marche	Je viens en voiture avec au moins une autre personne	Je viens seul en voiture	On me dépose à la gare	Total Résultat
Secteur Alexandra / Houde	23,33%	16,67%	23,33%	33,33%	3,33%	100,00%
Secteur Haut Saint-Lambert	68,97%	3,45%	10,34%	17,24%		100,00%
Secteur Prévile	4,00%	8,00%	12,00%	76,00%		100,00%
Secteur Vieux Saint-Lambert - entre Tiffin et Victoria	65,28%	2,78%	4,17%	25,00%	2,78%	100,00%
Secteur Vieux Saint-Lambert entre Victoria et Wilfrid-Laurier	79,55%			15,91%	4,55%	100,00%
Total Résultat	55,00%	5,00%	8,00%	29,50%	2,50%	100,00%

Moyen transp hiver

Somme - Individus	Données						
Dans quel quartier de Saint-Lambert habitez-vous?	Je marche tout le trajet	Je prends l'autobus et je marche	Je viens en voiture avec au moins une autre personne	Je viens seul en voiture	On me dépose à la gare		Total Résultat
Secteur Alexandra / Houde	6,36%	50,00%	43,75%	16,95%	20,00%		15,00%
Tableau 1 – Distribution par quartier (Q1)	18,18%	10,00%	18,75%	8,47%			14,50%
Secteur Prévile	0,91%	20,00%	18,75%	32,20%			12,50%
Secteur Vieux Saint-Lambert - entre Tiffin et Victoria	42,73%	20,00%	18,75%	30,51%	40,00%		36,00%
Secteur Vieux Saint-Lambert entre Victoria et Wilfrid-Laurier	31,82%			11,86%	40,00%		22,00%
Total Résultat	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%		100,00%

Vélo

Tableau 4 – Quartier (Q1) VS Utilisation du vélo (Q5)

Somme - Individus	Données			
Dans quel quartier de Saint-Lambert habitez-vous?	Non, je ne le fais jamais ou presque jamais	Oui, je le fais chaque fois que la température le permet	Oui, je le fais régulièrement (au moins trois jours par semaine)	Total Résultat
Secteur Alexandra / Houde	26	3	1	30
Secteur Haut Saint-Lambert	26	2	1	29
Secteur Préville	22	1	2	25
Secteur Vieux Saint-Lambert - entre Tiffin et Victoria	63	7	2	72
Secteur Vieux Saint-Lambert entre Victoria et Wilfrid-Laurier	42	2		44
Total Résultat	179	15	6	200

Somme - Individus	Données			
Dans quel quartier de Saint-Lambert habitez-vous?	Non, je ne le fais jamais ou presque jamais	Oui, je le fais chaque fois que la température le permet	Oui, je le fais régulièrement (au moins trois jours par semaine)	Total Résultat
Secteur Alexandra / Houde	86,67%	10,00%	3,33%	100,00%
Secteur Haut Saint-Lambert	89,66%	6,90%	3,45%	100,00%
Secteur Préville	88,00%	4,00%	8,00%	100,00%
Secteur Vieux Saint-Lambert - entre Tiffin et Victoria	87,50%	9,72%	2,78%	100,00%
Secteur Vieux Saint-Lambert entre Victoria et Wilfrid-Laurier	95,45%	4,55%		100,00%
Total Résultat	89,50%	7,50%	3,00%	100,00%

Somme - Individus	Données			
Dans quel quartier de Saint-Lambert habitez-vous?	Non, je ne le fais jamais ou presque jamais	Oui, je le fais chaque fois que la température le permet	Oui, je le fais régulièrement (au moins trois jours par semaine)	Total Résultat
Tableau 1 – Distribution par quartier (Q1)	14,53%	20,00%	16,67%	15,00%
Secteur Haut Saint-Lambert	14,53%	13,33%	16,67%	14,50%
Secteur Préville	12,29%	6,67%	33,33%	12,50%
Secteur Vieux Saint-Lambert - entre Tiffin et Victoria	35,20%	46,67%	33,33%	36,00%
Secteur Vieux Saint-Lambert entre Victoria et Wilfrid-Laurier	23,46%	13,33%		22,00%
Total Résultat	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Tableau 5 – Utilisation du vélo (Q5) VS Ce qui inciterait à le prendre plus souvent (Q6)

	Données				
Pendant la belle saison utilisez-vous votre vélo pour aller à la gare de Saint-Lambert ?	Somme - V_trajet_sécuritaire	Somme - V_trajet_court	Somme - V_intempéries	Somme - V_garer_séc	Somme - NB_comment_vélo
Non, je ne le fais jamais ou presque jamais	21	6	37	48	60
Oui, je le fais chaque fois que la température le permet	7	1	6	9	14
Oui, je le fais régulièrement (au moins trois jours par semaine)	1	1	2	4	6
Total Résultat	29	8	45	61	80

36,3%

10,0%

56,3%

76,3%

100,0%

Note : un répondant pouvait soumettre plus qu'un commentaire. Le nombre inscrit dans la colonne « Somme - NB_comment_vélo » correspond au nombre unique de répondants et peut donc être inférieur à la somme des colonnes à sa gauche

Tableau 6 – Quartier (Q1) VS Améliorations pour le service d'autobus (Q7)

	Données					
Dans quel quartier de Saint-Lambert habitez-vous?	Somme - Bus_plus_pres	Somme - Bus_plus_court	Somme - Bus_synchro	Somme - Bus_arret	Somme - NB_comment_Bus	
Secteur Alexandra / Houde	4	1	14	5	18	
Secteur Haut Saint-Lambert	3	1	2	2	7	
Secteur Prévile	8	6	11	4	17	
Secteur Vieux Saint-Lambert - entre Tiffin et Victoria	4	6	24	5	31	
Secteur Vieux Saint-Lambert entre Victoria et Wilfrid-Laurier	1	2	10	1	11	
Total Résultat	20	16	61	17	84	

23,8%

19,0%

72,6%

20,2%

100,0%

Note : un répondant pouvait soumettre plus qu'un commentaire. Le nombre inscrit dans la colonne « Somme - NB_comment_Bus » correspond au nombre unique de répondants et peut donc être inférieur à la somme des colonnes à sa gauche

Tableau 7 – Quartier (Q1) VS Intérêt pour la navette (Q8)

Somme - Individus	Données						Total
Dans quel quartier de Saint-Lambert habitez-vous?	Non	Oui, hiver comme été	Oui, principalement en été	Oui, principalement en hiver	Peut-être		Résultat
Secteur Alexandra / Houde	14	2	1	6	7		30
Secteur Haut Saint-Lambert	23	2		3	1		29
Secteur Préville	10	4		3	8		25
Secteur Vieux Saint-Lambert - entre Tiffin et Victoria	45	12		6	9		72
Secteur Vieux Saint-Lambert entre Victoria et Wilfrid-Laurier	41	1		1	1		44
Total Résultat	133	21	1	19	26		200

Somme - Individus	Données						Total
Dans quel quartier de Saint-Lambert habitez-vous?	Non	Oui, hiver comme été	Oui, principalement en été	Oui, principalement en hiver	Peut-être		Résultat
Secteur Alexandra / Houde	46,67%	6,67%	3,33%	20,00%	23,33%		100,00%
Secteur Haut Saint-Lambert	79,31%	6,90%		10,34%	3,45%		100,00%
Secteur Préville	40,00%	16,00%		12,00%	32,00%		100,00%
Secteur Vieux Saint-Lambert - entre Tiffin et Victoria	62,50%	16,67%		8,33%	12,50%		100,00%
Secteur Vieux Saint-Lambert entre Victoria et Wilfrid-Laurier	93,18%	2,27%		2,27%	2,27%		100,00%
Total Résultat	66,50%	10,50%	0,50%	9,50%	13,00%		100,00%

Somme - Individus	Données						Total
Dans quel quartier de Saint-Lambert habitez-vous?	Non	Oui, hiver comme été	Oui, principalement en été	Oui, principalement en hiver	Peut-être		Résultat
Tableau 1 – Distribution par quartier (Q1)	10,53%	9,52%	100,00%	31,58%	26,92%		15,00%
Secteur Haut Saint-Lambert	17,29%	9,52%		15,79%	3,85%		14,50%
Secteur Préville	7,52%	19,05%		15,79%	30,77%		12,50%
Secteur Vieux Saint-Lambert - entre Tiffin et Victoria	33,83%	57,14%		31,58%	34,62%		36,00%
Secteur Vieux Saint-Lambert entre Victoria et Wilfrid-Laurier	30,83%	4,76%		5,26%	3,85%		22,00%
Total Résultat	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%		100,00%

Tableau 8 – Moyen en hiver (Q4) VS Intérêt pour une navette (Q11)

Somme - Individus	Données					Total
En hiver, par quel moyen de transport faites-vous le plus souvent le trajet entre votre domicile et la gare de Saint-Lambert?	Non	Oui, hiver comme été	Oui, principalement en été	Oui, principalement en hiver	Peut-être	Résultat
Je marche tout le trajet	93	6		7	4	110
Je prends l'autobus et je marche	4	1		4	1	10
Je viens en voiture avec au moins une autre personne	8	1		1	6	16
Je viens seul en voiture	25	13	1	7	13	59
On me dépose à la gare	3				2	5
Total Résultat	133	21	1	19	26	200

Somme - Individus	Données					Total
En hiver, par quel moyen de transport faites-vous le plus souvent le trajet entre votre domicile et la gare de Saint-Lambert?	Non	Oui, hiver comme été	Oui, principalement en été	Oui, principalement en hiver	Peut-être	Résultat
Je marche tout le trajet	84,55%	5,45%		6,36%	3,64%	100,00%
Je prends l'autobus et je marche	40,00%	10,00%		40,00%	10,00%	100,00%
Je viens en voiture avec au moins une autre personne	50,00%	6,25%		6,25%	37,50%	100,00%
Je viens seul en voiture	42,37%	22,03%	1,69%	11,86%	22,03%	100,00%
On me dépose à la gare	60,00%				40,00%	100,00%
Total Résultat	66,50%	10,50%	0,50%	9,50%	13,00%	100,00%

Somme - Individus	Données					Total
En hiver, par quel moyen de transport faites-vous le plus souvent le trajet entre votre domicile et la gare de Saint-Lambert?	Non	Oui, hiver comme été	Oui, principalement en été	Oui, principalement en hiver	Peut-être	Résultat
Je marche tout le trajet	69,92%	28,57%		36,84%	15,38%	55,00%
Je prends l'autobus et je marche	3,01%	4,76%		21,05%	3,85%	5,00%
Je viens en voiture avec au moins une autre personne	6,02%	4,76%		5,26%	23,08%	8,00%
Je viens seul en voiture	18,80%	61,90%	100,00%	36,84%	50,00%	29,50%
On me dépose à la gare	2,26%				7,69%	2,50%
Total Résultat	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Tableau 9 – Intérêt pour une navette (Q8) VS modalités de la navette (Q9, Q10, Q11)

Somme - Individus	Données		
Seriez-vous intéressé à prendre un taxi collectif ou	Moins de 10 minutes	Moins de 15 minutes	Total Résultat
Oui, hiver comme été	15	6	21
Oui, principalement en été	1		1
Oui, principalement en hiver	16	3	19
Peut-être	18	8	26
Total Résultat	50	17	67

Somme - Individus	Données			
Seriez-vous intéressé à prendre un taxi collectif ou	Moins de 100 mètres	Moins de 200 mètres	Moins de 500 mètres	Total Résultat
Oui, hiver comme été	4	12	5	21
Oui, principalement en été	1			1
Oui, principalement en hiver	8	9	2	19
Peut-être	10	10	6	26
Total Résultat	23	31	13	67

Somme - Individus	Données			
Seriez-vous intéressé à prendre un taxi collectif ou	Il faudrait que ce soit inclus dans le coût de la TRAM 3			Total Résultat
	Pas plus de 1\$ par utilisation	Pas plus de 2\$ par utilisation	(vide)	
Oui, hiver comme été	11	9	1	21
Oui, principalement en été	1			1
Tableau 1 – Distribution par quartier (Q1)	12	5	2	19
Peut-être	17	5	3	26
Total Résultat	41	19	6	67

Tableau 10 – Moyen en hiver (Q4) vs « Le stationnement de la gare devrait être payant... » (Q12)

Somme - Individus	Données				
En hiver, par quel moyen de transport faites-vous le plus souvent le trajet entre votre domicile et la gare de Saint-Lambert?	Plutôt d'accord	Plutôt en désaccord	Tout-à-fait d'accord	Tout-à-fait en désaccord	Total Résultat
Je marche tout le trajet	18	36	18	38	110
Je prends l'autobus et je marche	2		6	2	10
Je viens en voiture avec au moins une autre personne	2	6	1	7	16
Je viens seul en voiture	3	16	4	36	59
On me dépose à la gare	1	1	1	2	5
Total Résultat	26	59	30	85	200

Somme - Individus	Données				
En hiver, par quel moyen de transport faites-vous le plus souvent le trajet entre votre domicile et la gare de Saint-Lambert?	Plutôt d'accord	Plutôt en désaccord	Tout-à-fait d'accord	Tout-à-fait en désaccord	Total Résultat
Je marche tout le trajet	16,36%	32,73%	16,36%	34,55%	100,00%
Je prends l'autobus et je marche	20,00%		60,00%	20,00%	100,00%
Je viens en voiture avec au moins une autre personne	12,50%	37,50%	6,25%	43,75%	100,00%
Je viens seul en voiture	5,08%	27,12%	6,78%	61,02%	100,00%
On me dépose à la gare	20,00%	20,00%	20,00%	40,00%	100,00%
Total Résultat	13,00%	29,50%	15,00%	42,50%	100,00%

Somme - Individus	Données				
En hiver, par quel moyen de transport faites-vous le plus souvent le trajet entre votre domicile et la gare de Saint-Lambert?	Plutôt d'accord	Plutôt en désaccord	Tout-à-fait d'accord	Tout-à-fait en désaccord	Total Résultat
Je marche tout le trajet	69,23%	61,02%	60,00%	44,71%	55,00%
Tableau 1 – Distribution par quartier (Q1)	7,69%		20,00%	2,35%	5,00%
Je viens en voiture avec au moins une autre personne	7,69%	10,17%	3,33%	8,24%	8,00%
Je viens seul en voiture	11,54%	27,12%	13,33%	42,35%	29,50%
On me dépose à la gare	3,85%	1,69%	3,33%	2,35%	2,50%
Total Résultat	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Tableau 11 – Intérêt pour la navette (Q8) vs « Le stationnement de la gare devrait être payant... » (Q12)

Somme - Individus	Données				
Seriez-vous intéressé à prendre un taxi collectif ou une navette pour vous rendre à la gare ou en revenir?	Plutôt d'accord	Plutôt en désaccord	Tout-à-fait d'accord	Tout-à-fait en désaccord	Total Résultat
Non	20	39	13	61	133
Oui, hiver comme été	2	5	5	9	21
Oui, principalement en été			1		1
Oui, principalement en hiver	2	5	7	5	19
Peut-être	2	10	4	10	26
Total Résultat	26	59	30	85	200

Typologie

Regroupement	Avez-vous des commentaires ou suggestions ?
Contre-tarification	Je comprends que les places de stationnement sont rares. Ceci dit, il faut encourager les gens à prendre le transport en commun. Le train est cher, n'ajoutons pas un tarif supplémentaire.
Contre-tarification	Je crois que le stationnement gratuit incite les gens à prendre le train plutôt que la voiture pour se rendre au travail
Contre-tarification	Je paye déjà une vignette pour me stationner dans les rues autour de la gare, je n'ai pas à payer en plus pour me stationner. Déjà que je prends le train pour me rendre de St-Lambert au centre-ville deux fois par jour, j'en fais assez
Covoiturage	Une partie du stationnement incitatif pourrait être réservé pour le co-voiturage, c'est un moyen plus souple et efficace que de mettre en place et gérer un système de navette.
Débordement	Demeure sur Oak; de nombreuses voitures stationnent devant chez moi compte tenu du fait que les rues Birch et Pine exigent un permis; alors, le stationnement refoulé jusqu'à devant chez moi et cela, 5 jours par semaine. J'apprécierais que le terrain de stationnement puisse recevoir plus de voiture ou alors, la nécessité d'un permis pour stationner sur ma rue. Il y a une certaine injustice entre les citoyens des diverses rues avoisinantes.
Débordement	Être prudent de ne pas inciter les gens de stationner dans le haut St Lambert car c'est déjà un problème
Débordement	Si le stationnement devient payant, les gens iront stationner sur les rues avoisinantes ou délaisseront le transport en train.
Débordement	Si le stationnement est payant encore plus de gens se stationneront dans les rues autour de la gare... donc encore plus de voiture dans notre rue non merci
English	This survey should have also been available in English. Merci.
Modalité navette	Si navette, elle doit être TRÈS fréquente, genre aux 5 minutes, comme dans certaines villes d'Europe
Navette pas adaptée	A long terme cette idée est intéressante. Par contre, il est difficile de ne pas voir un tel changement comme une action "punitif" pour ceux qui décident de se rendre à la gare en voiture. Par exemple, des parents qui doivent dès leur retour effectuer plusieurs déplacements (garderie, école, courses etc...). Il ne faudrait pas décourager ces usagers de prendre le train de banlieu.
Navette pas adaptée	Ce sondage ne tient pas compte des familles qui ont des enfants et qui doivent aller les porter et les reconduire à l'école ou la garderie. Le stationnement gratuit doit demeurer. Merci.
Navette pas adaptée	Dois déposer les enfants avant d'aller à la gare
Navette pas adaptée	Je dois aller reconduire mes enfants à l'école et la garderie. Une navette ou le vélo ne sont pas des options pratiques et rapide pour moi. Je paie déjà la vignette de stationnement de la ville car le stationnement est trop petit et utilisé par beaucoup de gens qui n'habitent pas à St-Lambert. Ça c'est plus un problème que j'aimerais régler. Aussi, si je venais à vélo je devrais le laisser avec le chariot qui transporte les enfants.... trop risqué pour le vol.

Typologie

Navette pas adaptée	Je possède des horaires atypiques. De ce fait, le service de navette pourrait-il répondre à tous les besoins ? J'éprouve déjà des difficultés à stationner mon véhicule lorsque je prends le train de l'après-midi. Généralement, je suis de retour avec le dernier train de la journée.
Navette pas adaptée	La logistique du transport des enfants n'est pas très conciliable avec un service de navette . À moins d'une grande fréquence qui permet d'être flexible.
Plus de trains	Des trains hors heures de pointe?
Plus de trains	J'ai cessé de prendre le train il y a quelques semaines parce que le service est trop élémentaire: pas suffisamment de trains
Plus de trains	Mettre de la pression sur le RTM pour avoir plus de train (i.e. un entre 6h et 7h45), quelques uns pendant la journée et même la fds.
Plus de trains	On a besoin de plus de train ! Aucun train les fin de semaines et très peu la semaine.
Plus de trains	Plus de départs de train.
Tableau 1 – Distribution par quartier (Q1)	Un service de train les week end pour aller au centre ville
Pro-tarifcation	Peu importe ce qu'il finance, le stationnement devrait être payant.
Pro-bus	Faire un sorte que l'autobu 6 et 1 partent du metro Longueuil 20 minutes avant le depart de chaque train reglerait pas mal le probleme pour ceux qui habitent le vieux st—lambert. Meme chose en fin de journee dans le sens contraire. Parfois on manque le transfert par 30 secondes. Les chauffeur s'en fout qu'il y a un train qui vient d'arriver
Pro-bus	Les trajets d'autobus n'ont pas été révisés depuis 40 ans. Les choses ont bien changé depuis... Le train de banlieue n'existait pas avant les années 2000
Pro-piétons	Ajoutez le trottoir manquant sur la rue Mercier
Pro-piétons	Rues glacée lhiver dernier. Aie du utiliser crampons pour glace durant 2 semaines.
Pro-régional	Le train est au service des cotoyens de la rive sud et non seulement aux résidents de st lambert.
Pro-régional	Taxer un service publique non municipal pour servir un group restreint me semble malhonnête et illégal. Quelque soit vos raisons, le train ne vous appartient pas et appartient au citoyen de la région.
Pro-régional	Il faudrait aussi sonder les usagers hors saint-lambert, avec stationnement payant, attention au stationnement de rue et le service de navette devra être super efficace
Pro-régional	Je ne crois pas qu'une nouvelle taxe aux utilisateurs de transport en commun sert la population et la cause environnementale. Je me questionne également sur votre honnêteté en proposant une taxe visant les utilisateurs éloignés du train mais en ne sondant que les résidents locaux bénéficiant des mesures proposées. Votre proposition semble être un prétexte pour s'approprier un service public payé par nos taxes. Si vous tenez à la cause environnementale, vous allez reconnaître que le vrai enjeu est le trafic du pont Victoria et vous allez laisser les utilisateurs de transport en commun tranquille.

Typologie

Pro-régional	Je ne suis pas d'accord avec le concept. Je trouve que vous mettez trop d'énergie pour les gens de St-Lambert. Pourquoi pas impliquer d'autre ville comme le vieux Greenfield Park? Il faut travailler ensemble pour trouver une solution réaliste
Pro-St-Lambert	Les deux stationnements de la gare de St-Lambert devraient être réservés aux résidents ou aux résidents de ville n'ayant pas le service de train. Il y a plusieurs utilisateurs de St-Hubert, St-Basile, etc. qui viennent à St-Lambert car il n'y a plus de place à leur gare...
Pro-St-Lambert	Réserver des places de stationnement pour les habitants de St-Lambert
Pro-St-Lambert	Avoir des vignettes de stationnement pour les résidents de St-Lambert ou faire payer les non-résidents
Pro-St-Lambert	Le stationnement devrait être payant et le coût devrait être modulé selon le lieu de résidence
Pro-St-Lambert	Le stationnement ne devrait pas être payant, sinon à quoi bon prendre le transport en commun, surtout pour financer ceux qui ne veulent pas l'utiliser, ça fait aucun sens. Le stationnement devrait être réservé aux détenteurs de vignettes selon l'adresse de résidence. Beaucoup de gens de l'extérieur du secteur se stationnent à la dernière station. Et pour augmenter l'afflux local vers la gare, oui des navettes devraient être ajoutées, financées par l'augmentation de l'usage du train idéalement. À savoir le juste équilibre.
Pro-vélo	Ce qui serait important de régler c'est la question des bateaux qui bloquent le passage des vélos. Il faudrait trouver un moyen pour améliorer la régularité du trajet en vélo vers la ville et l'inverse.
Pro-vélo	I don't bike to the station because, as I mentioned I live 3 minutes walking from the station. If I was using my bike I would like to have a nice place to live it and guarded because there are a lot of bikes being stolen in St-Lambert i.e. my bike was stolen last year from our private garage...
Pro-Vélo	Pour moi ce serait vraiment un abri sécuritaire à vélo. Ste-Julie ont eu un abri vélo sécuritaire avant-même d'avoir des abris pour les gens qui attendent le bus au nouveau stationnement incitatif...
	Avant d'envisager des possibilités de transport pour se rendre à la gare il faudrait travailler à conserver cet arrêt lorsque le rem sera en place
	Bravo pour votre initiative, je travaille dans le milieu du transport collectif et c'est avec des gens dédiés comme vous que nous faisons avancer les choses.
	Il devrait y avoir plus de contrôle de tarif Il y a beaucoup de gens qui utilisent le train sans payer.
	Je crois que c'est bien d'encourager les gens à moins prendre leur voiture mais déjà de les convaincre de prendre les transports en commun est un défi. Ça doit être facile et flexible, pour ma part le service de valet m'incite à prendre le train plus souvent
	Je marche 1.8km matin et soir ou utilise un bus et la marche le soir uniquement
	Je paie déjà une vignette de stationnement
	Les rares fois que je prends mon auto pour aller à la gare s'avère être l'hiver à. Or le stationnement incitatif des deux côtés des rails de chemin de fer sont très mal déblayés. Ils devraient y prêter plus attention et donner des amendes aux chauffeurs qui stationnent illégalement.

Questionnaire sur les moyens de transport utilisés pour se rendre à la gare de Saint-Lambert

Le Réseau Écocitoyen de Saint-Lambert souhaite connaître l'opinion des Lambertois concernant les moyens de transport utilisés pour se déplacer entre leur domicile et la gare du train de banlieue de Saint-Lambert.

Ce questionnaire compte un maximum de 12 questions et prendra moins de 5 minutes à compléter. Merci de répondre aux questions suivantes pour nous éclairer dans notre démarche.

* **Obligatoire**

1. Dans quel quartier de Saint-Lambert habitez-vous? *

Marquez un seul ovale.

- Secteur Vieux Saint-Lambert - entre Tiffin et Victoria
- Secteur Vieux Saint-Lambert entre Victoria et Wilfrid-Laurier
- Secteur Haut Saint-Lambert
- Secteur Préville
- Secteur Alexandra / Houde
- Je n'habite pas Saint-Lambert *Passez à « Ce questionnaire s'adresse uniquement aux résidents de Saint-Lambert. Merci de votre participation. ».*
- Autre : _____

Localisation

2. Quels sont les trois premiers caractères de votre code postal? *

Marquez un seul ovale.

- J4P
- J4R
- J4S

Moyen de transport actuel

3. En été, par quel moyen de transport faites-vous le plus souvent le trajet entre votre domicile et la gare de Saint-Lambert? *

Marquez un seul ovale.

- Je viens seul en voiture
- Je viens en voiture avec au moins une autre personne
- Je prends mon vélo
- Je marche tout le trajet
- Je prends l'autobus et je marche
- Autre : _____

4. En hiver, par quel moyen de transport faites-vous le plus souvent le trajet entre votre domicile et la gare de Saint-Lambert? *

Marquez un seul ovale.

- Je prends l'autobus et je marche
- Je viens seul en voiture
- Je viens en voiture avec au moins une autre personne
- Je marche tout le trajet
- Autre : _____

Intérêt pour l'utilisation du vélo

5. Pendant la belle saison utilisez-vous votre vélo pour aller à la gare de Saint-Lambert ? *

Marquez un seul ovale.

- Oui, je le fais régulièrement (au moins trois jours par semaine)
- Oui, je le fais chaque fois que la température le permet
- Non, je ne le fais jamais ou presque jamais
- Autre : _____

6. Qu'est-ce qui pourrait vous inciter à prendre plus souvent votre vélo pour aller à la gare de Saint-Lambert? (Plusieurs choix possibles) *

Cochez toutes les réponses qui s'appliquent.

- Le trajet pour me rendre à la gare devrait être plus sécuritaire
- Le trajet pour me rendre à la gare devrait être plus court
- L'endroit pour garer mon vélo devrait être protégé des intempéries
- L'endroit pour garer mon vélo devrait être plus sécuritaire
- Je ne souhaite pas utiliser mon vélo
- Autre : _____

Intérêt pour le transport en autobus

7. Qu'est-ce qui pourrait vous inciter à prendre plus souvent l'autobus pour aller à la gare de Saint-Lambert (plusieurs choix possibles)

Cochez toutes les réponses qui s'appliquent.

- Une ligne d'autobus plus près de chez moi
- Un trajet d'une durée plus courte
- Une meilleure synchronisation entre les autobus et les trains
- Un arrêt d'autobus plus près de mon domicile
- Autre : _____

Intérêt pour un taxi collectif ou une navette

8. Seriez-vous intéressé à prendre un taxi collectif ou une navette pour vous rendre à la gare ou en revenir? *

Marquez un seul ovale.

- Oui, principalement en hiver
- Oui, principalement en été
- Oui, hiver comme été
- Non *Passez à la question 12.*
- Peut-être

Passez à « Cliquez sur "Envoyer"! Merci de votre participation! ».

Modalités d'utilisation du taxi collectif ou de la navette

9. Quelle serait la durée acceptable du trajet en taxi collectif ou en navette entre la gare et votre point d'embarquement?

Marquez un seul ovale.

- Moins de 10 minutes
- Moins de 15 minutes
- Moins de 20 minutes

10. Quelle devrait être la distance maximale entre votre domicile et votre point d'embarquement du taxi collectif ou de la navette?

Marquez un seul ovale.

- Moins de 100 mètres
- Moins de 200 mètres
- Moins de 500 mètres

11. Combien seriez-vous prêt à payer pour un service de taxi collectif ou de navette?

Marquez un seul ovale.

- Il faudrait que ce soit inclus dans le coût de la TRAM 3
- Pas plus de 1\$ par utilisation
- Pas plus de 2\$ par utilisation

Intérêt pour un taxi collectif ou une navette

12. Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec l'énoncé suivant: *

Marquez un seul ovale par ligne.

	Tout-à-fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt en désaccord	Tout-à-fait en désaccord
Le stationnement de la gare devrait être payant afin de financer un service gratuit de navette	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

13. Avez-vous des commentaires ou suggestions ?

Cliquez sur "Envoyer"! Merci de votre participation!

Arrêtez de remplir ce formulaire.

Ce questionnaire s'adresse uniquement aux résidents de Saint-Lambert. Merci de votre participation.

Fourni par

