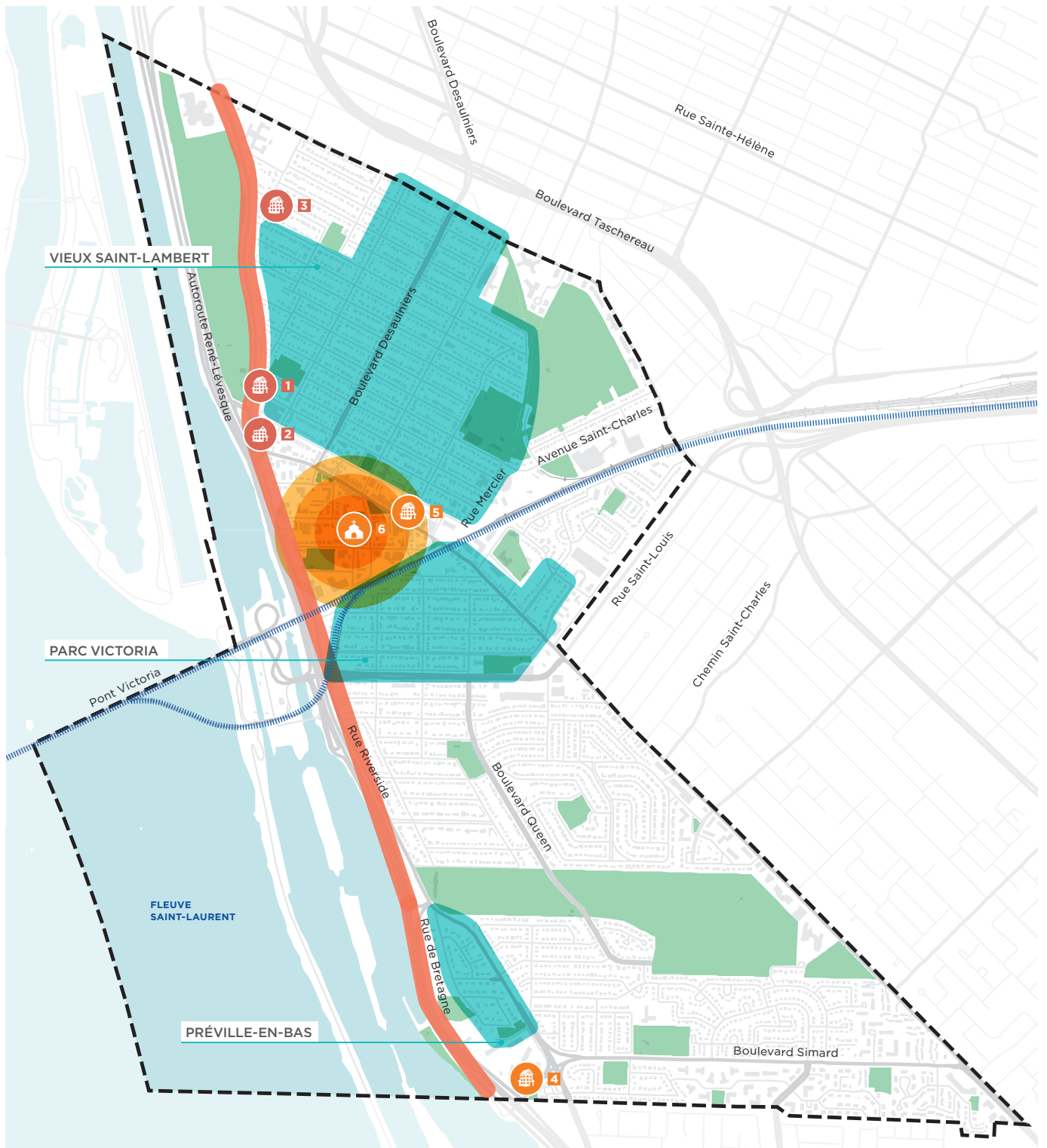






Figure 13 | Secteurs d'intérêt et immeubles patrimoniaux



ENSEMBLES PATRIMONIAUX D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN

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

IMMEUBLES PATRIMONIAUX CLASSÉS

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

IMMEUBLES PATRIMONIAUX CITÉS



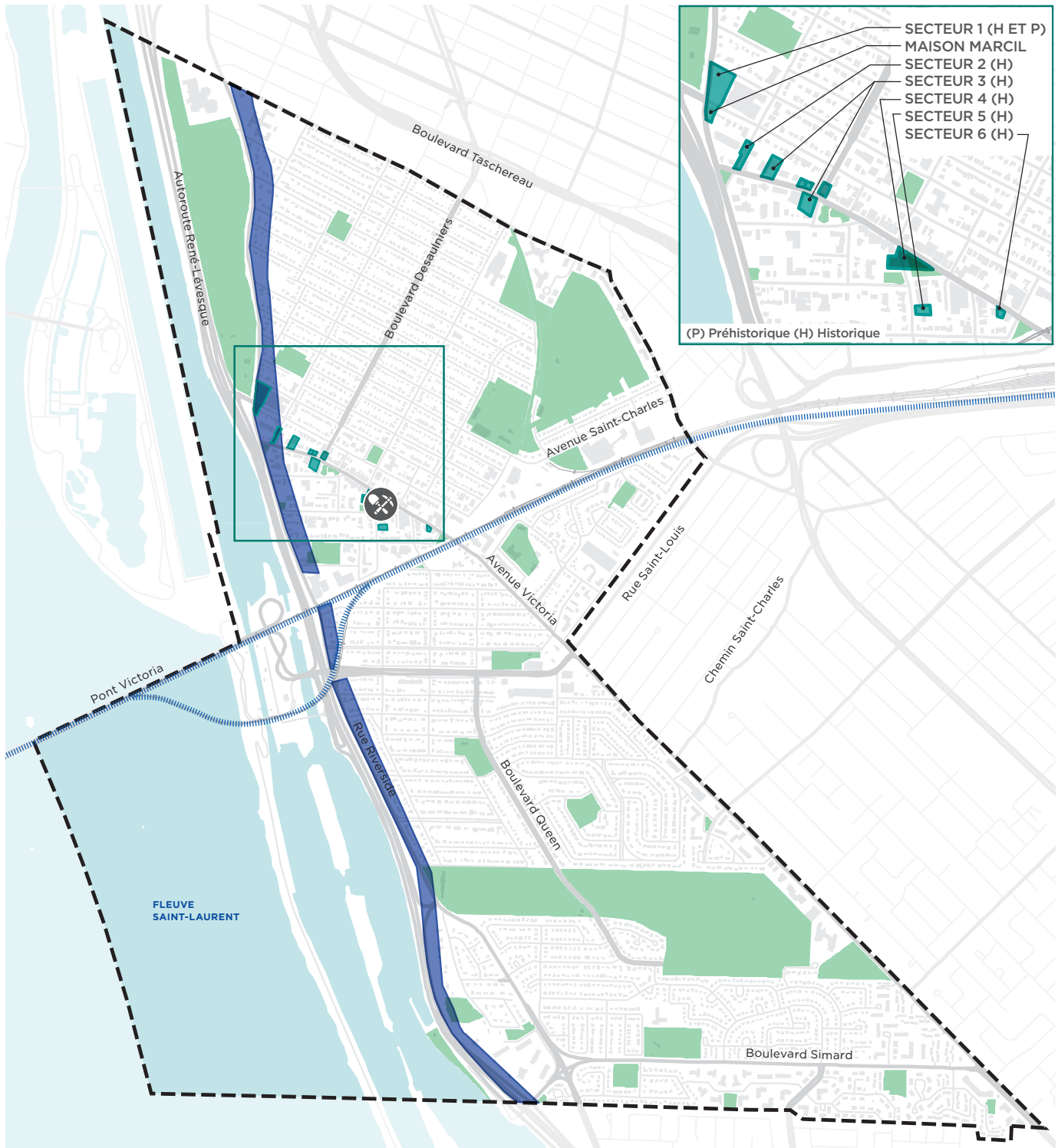
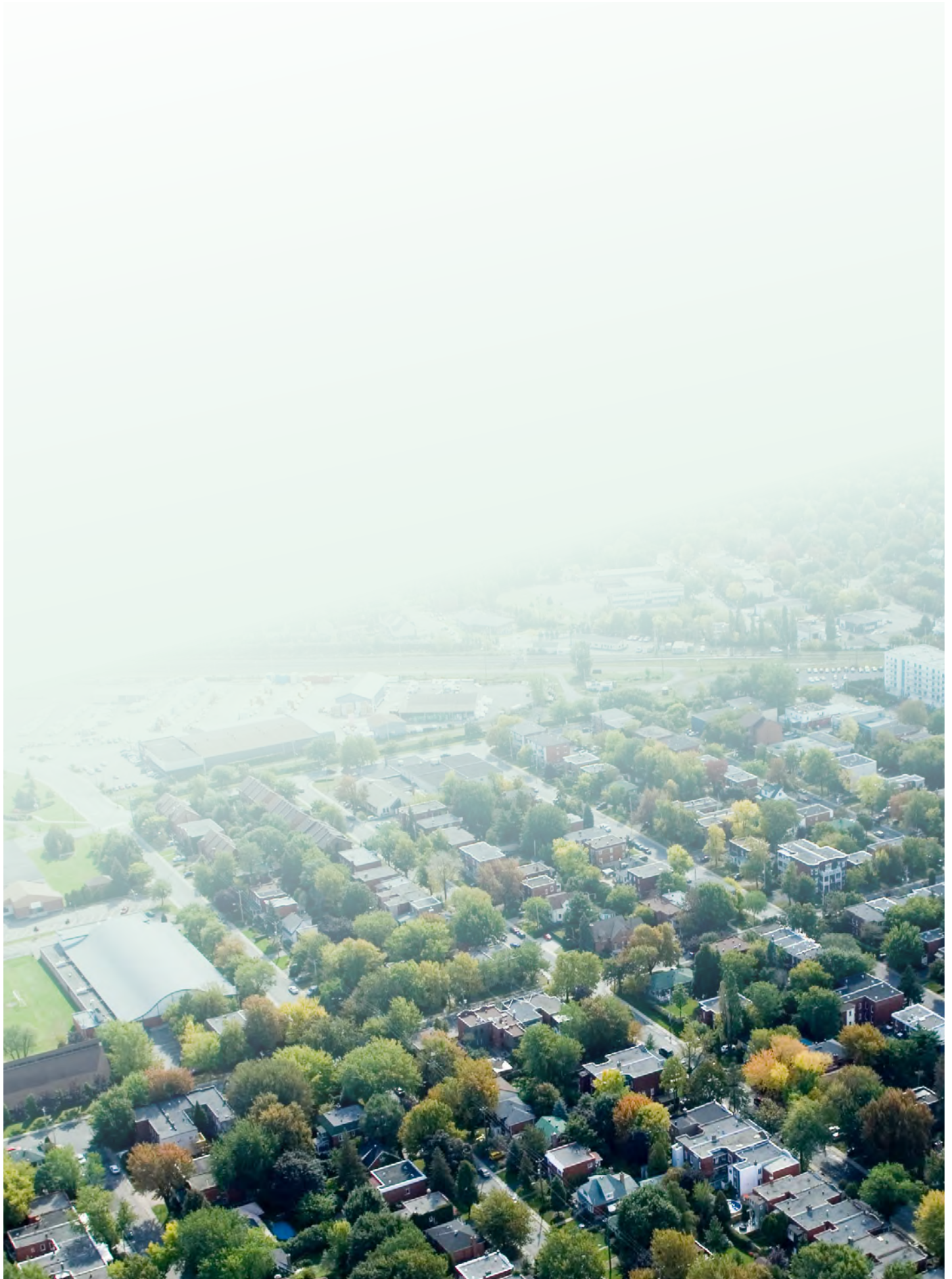
-  4 MAISON BEAUVAIS
-  5 BOUTIQUE GALÈRE
-  6 ANCIENNE ÉGLISE ANGLICANE

Figure 14 | Secteurs d'intérêt archéologique



- PARC
- SECTEURS D'INTÉRÊT ARCHÉOLOGIQUE
- SECTEURS À POTENTIELS HISTORIQUES ET PRÉHISTORIQUES
- LIMITE MUNICIPALE
- CHEMIN DE FER
- ⊗ SITE ARCHÉOLOGIQUE CONNU (BJFJ-110)



MISE EN VALEUR DES PAYSAGES

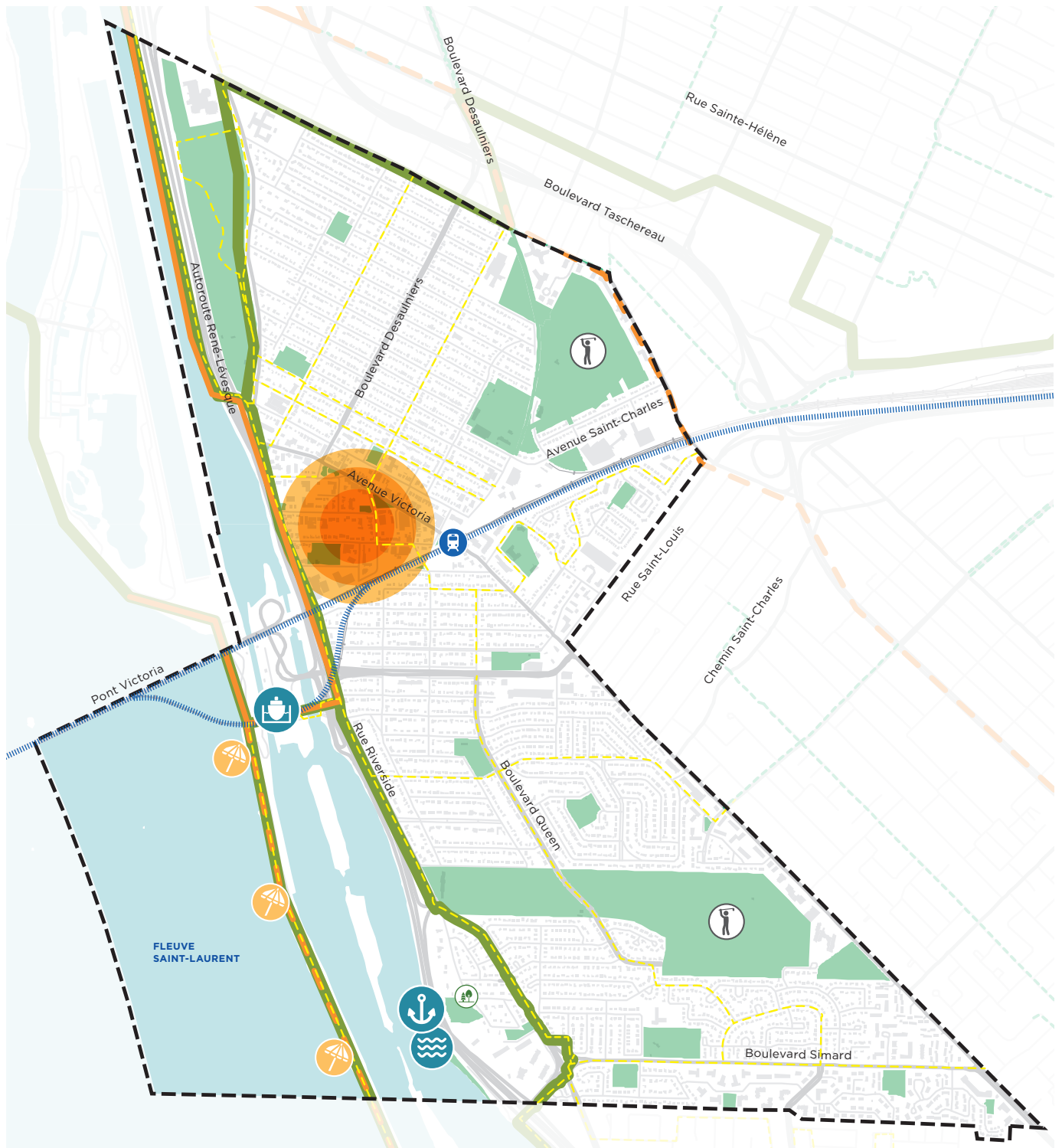
Territoire riverain, le paysage lambertois est fortement marqué par la présence de l'archipel du fleuve Saint-Laurent, qui est une composante majeure du paysage d'intérêt métropolitain. Paysage emblématique, il possède une forte valeur identitaire, autant pour les lambertois que pour l'ensemble des Québécois.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

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

DÉVELOPPEMENT DU RÉCRÉOTOURISME

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

Figure 15 | Récréotourisme



- PARC
- RÉSEAU CYCLABLE
- ROUTE VERTE
- LIMITE MUNICIPALE
- CHEMIN DE FER
- 🚂 GARE DE TRAIN SAINT-LAMBERT

- OKA-MONT-SAINT-HILAIRE
- RÉSEAU VÉLO MÉTROPOLITAIN (PROJET)
- 🏠 NOYAU VILLAGEOIS
- ☂️ PARC-PLAGE DU GRAND MONTRÉAL (PROJET)

- 🌳 PARC DU HAVRE
- ⚓ MARINA
- 🌊 MISE À L'EAU
- 🚢 ÉCLUSE
- 🏌️ GOLF MUNICIPAL

PROTECTION ET MISE EN VALEUR DES MILIEUX NATURELS D'INTÉRÊT

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

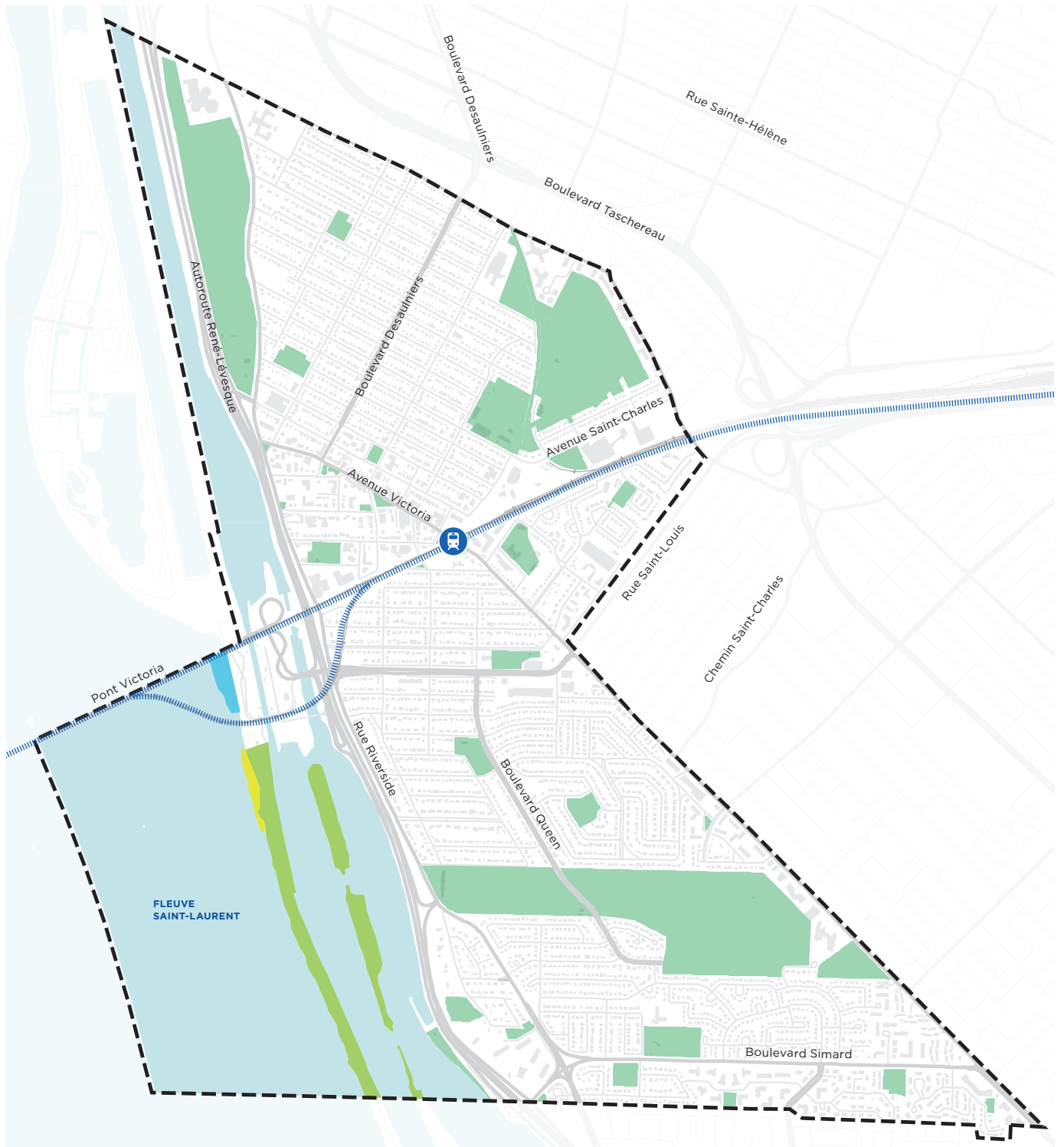
DIVERSIFICATION ÉCONOMIQUE

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

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

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

Figure 16 | Milieux naturels d'intérêt



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

SECTEURS À CONSOLIDER OU REQUALIFIER

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

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

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

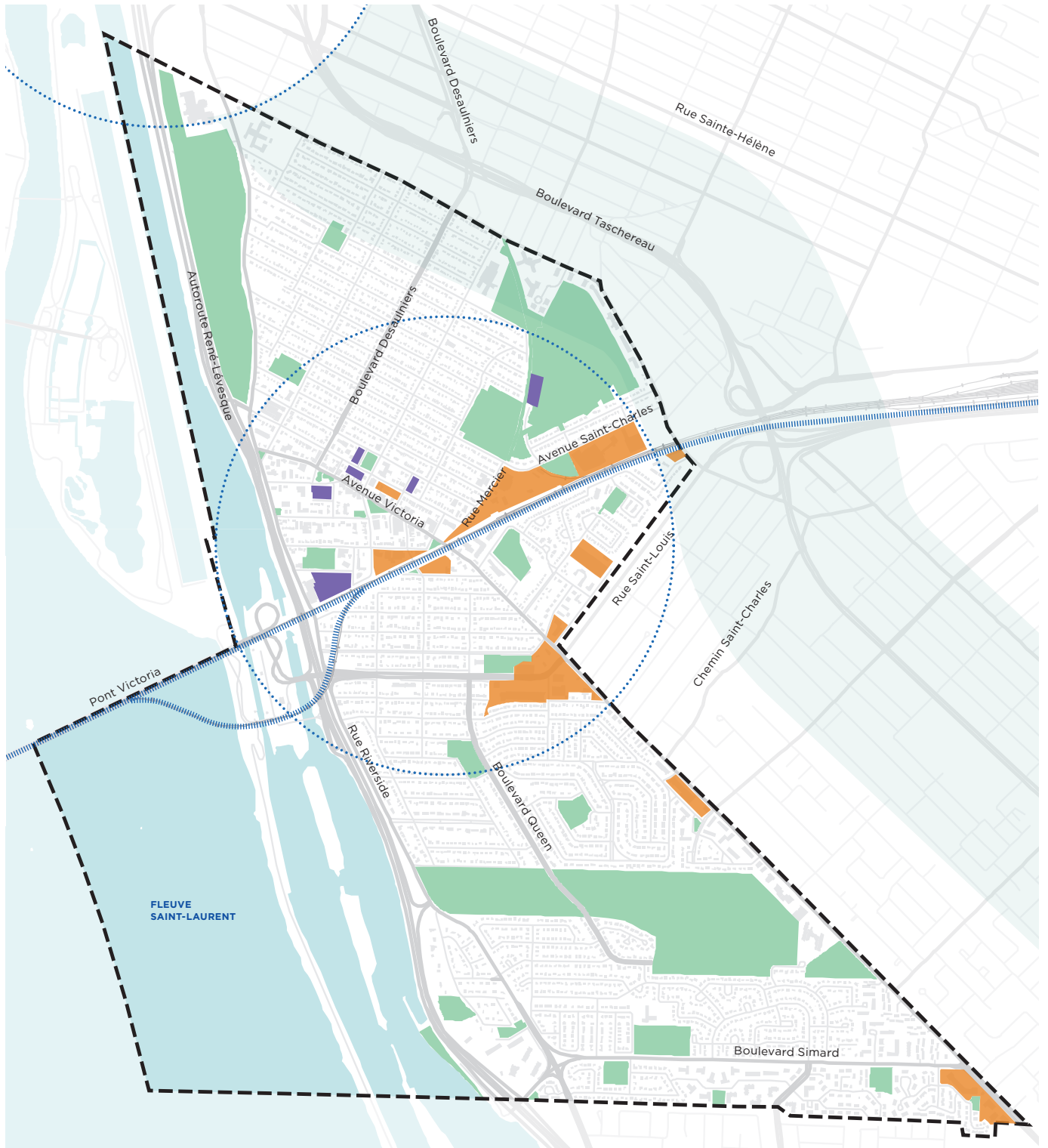
- *L'usine occupée par Lynx Industries Inc, qui se trouve enclavée dans un secteur résidentiel;*
- *Le terrain vacant situé au coin des rues Saint-Georges et Upper Edison.*

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

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

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

Figure 17 | Secteurs à consolider ou requalifier



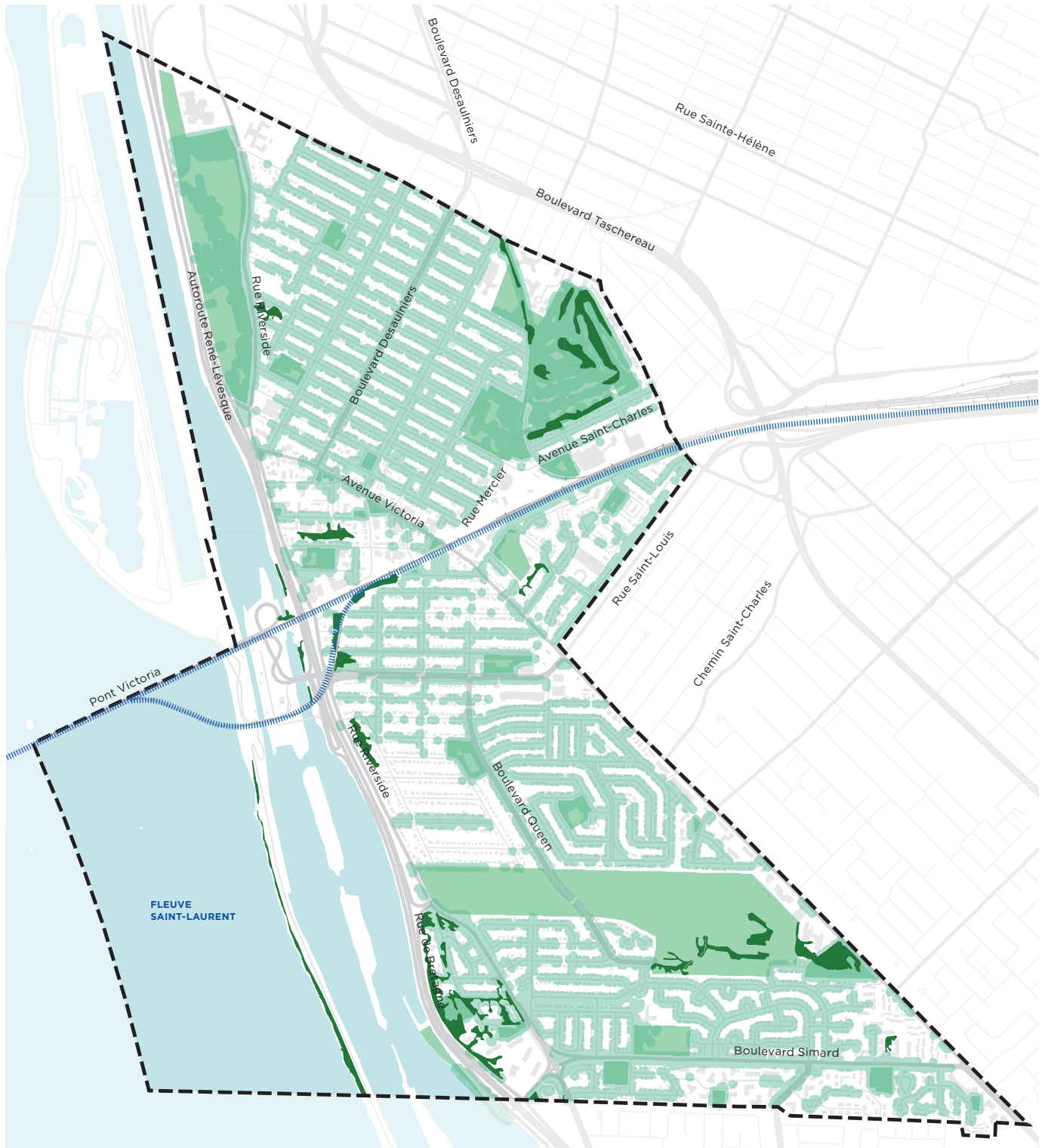
- PARC
- CHEMIN DE FER
- LIMITE MUNICIPALE
- AIRE D'INFLUENCE TRANSPORT EN COMMUN STRUCTURANT
- POINT D'ACCÈS (RAYON 1KM)
- CORRIDOR TASCHEREAU
- POTENTIEL DE REQUALIFICATION OU CONSOLIDATION
- TERRAINS PRIVÉS
- TERRAINS MUNICIPAUX

BIODIVERSITÉ ET AGRICULTURE URBAINE

Le couvert forestier de Saint-Lambert se caractérise surtout par la densité d'arbres matures bordant les rues et ce, sur presque tout le territoire. A cela s'ajoute quelques ensembles boisés de petite taille. Ce couvert forestier important participe grandement à l'identité de Saint-Lambert, mais demeure une ressource fragile. C'est pourquoi il importe de prévoir des mesures efficaces pour assurer la protection et la bonification du patrimoine arboré, autant sur le domaine public que privé, mais aussi pour encourager la diversité biologique afin de créer des plantations plus résilientes. Cela s'inscrit pleinement dans le concept de foresterie urbaine que la Ville a intégré à sa Politique de l'arbre.

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

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

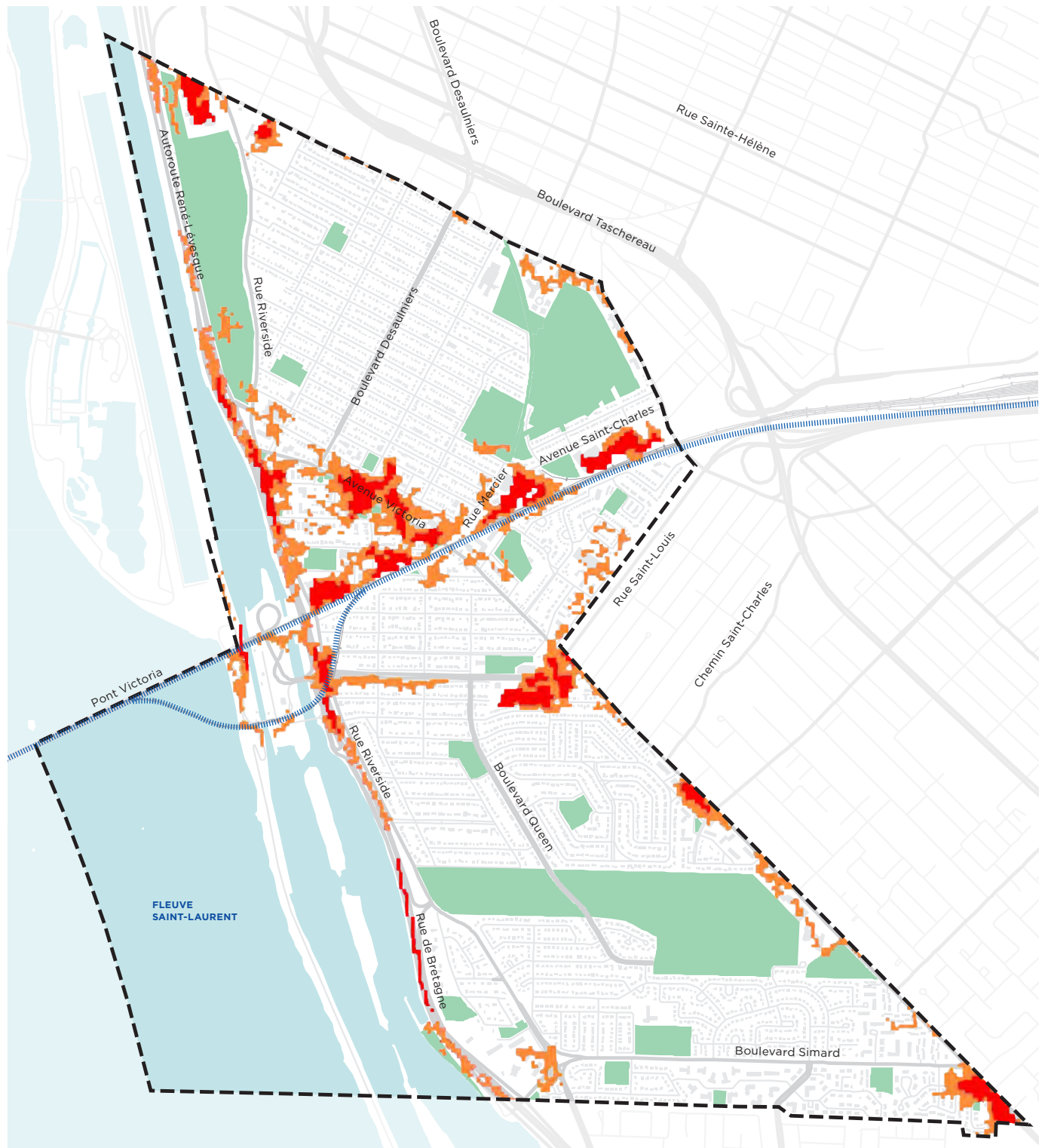


- PARC
- COUVERT FORESTIER (DOMAINE PUBLIC)
- ENSEMBLES BOISÉS STRUCTURANTS
- CHEMIN DE FER
- LIMITE MUNICIPALE

LUTTE AUX ÎLOTS DE CHALEUR

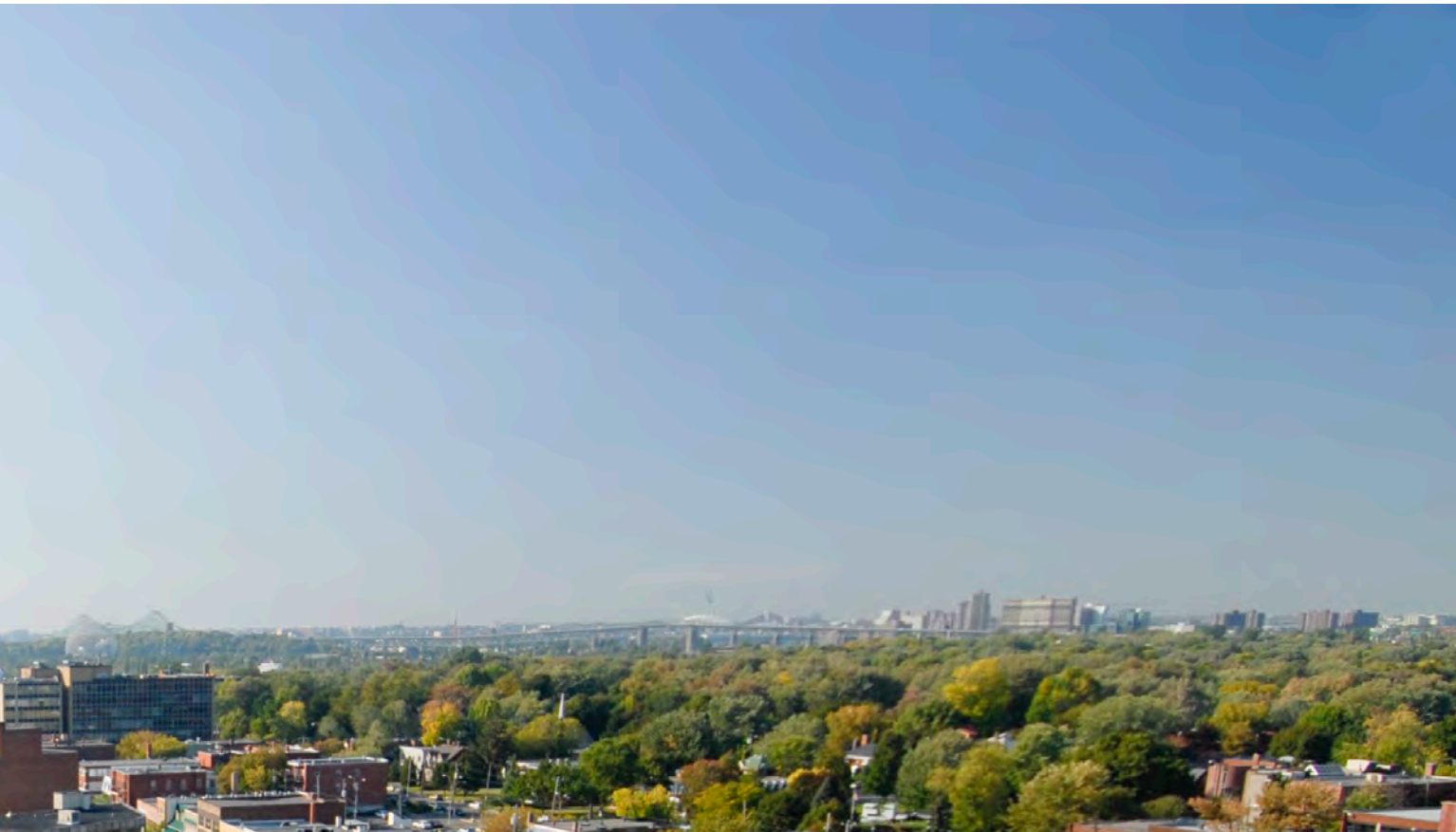
L'optimisation de l'usage des espaces urbains passe aussi par la remise en question de l'aménagement de terrains tels que les stationnements à ciel ouvert et des espaces commerciaux. On retrouve ce type d'aménagement de long de la rue Victoria et de la voie ferrée. En plus de ne pas jouer un rôle économique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

Figure 19 | Ilots de chaleur



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





SYNTHÈSE DES DÉFIS POUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

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

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

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

3.1 ÉNONCÉ DE VISION

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

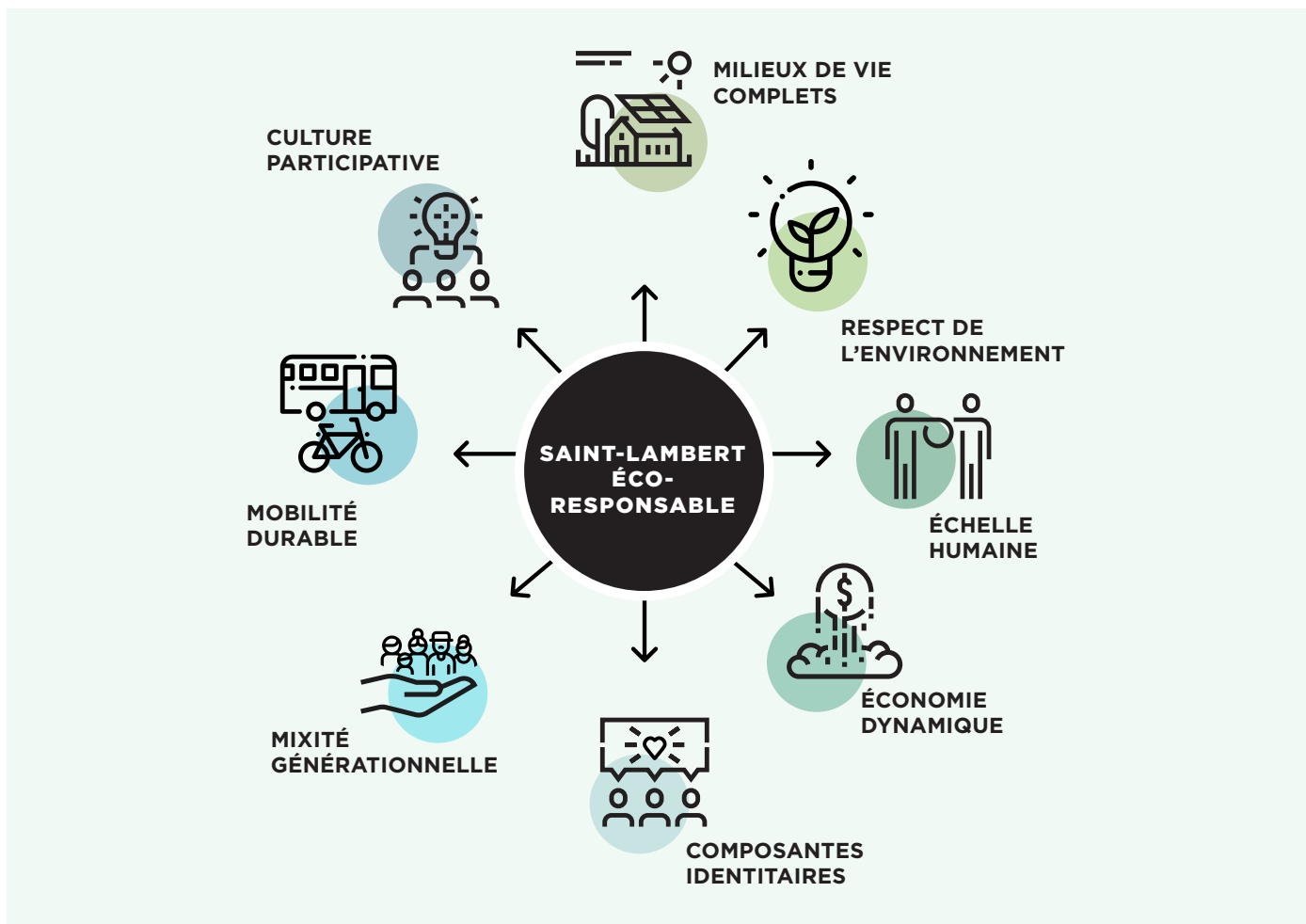
UN TERRITOIRE ÉCO-RESPONSABLE CONSOLIDÉ PAR DES MILIEUX DE VIE COMPLETS

La vision stratégique d'aménagement reconnaît les composantes identitaires de Saint-Lambert et se veut

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

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

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



3.2 ORIENTATIONS ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

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

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

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

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

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

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

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

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

OBJECTIF 4.1	Encourager la venue de nouvelles familles pour assurer le dynamisme et la croissance de la ville à long terme
OBJECTIF 4.2	Lutter contre l'isolement social et encourager l'intergénérationnalité
OBJECTIF 4.3	Développer une offre diversifiée de logements et de services pour les jeunes familles et les aînés
OBJECTIF 4.4	Améliorer l'accessibilité aux services sociaux, culturels et économiques dans les milieux de vie
OBJECTIF 4.5	Favoriser l'entraide, l'inclusion sociale et la participation active des familles et des aînés à la vie et au développement de la communauté
OBJECTIF 4.6	Encourager la pratique de l'agriculture urbaine sur les terrains privés

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

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

3.3 LES CONCEPTS D'ORGANISATION SPATIALE ET DE MOBILITÉ

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

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

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

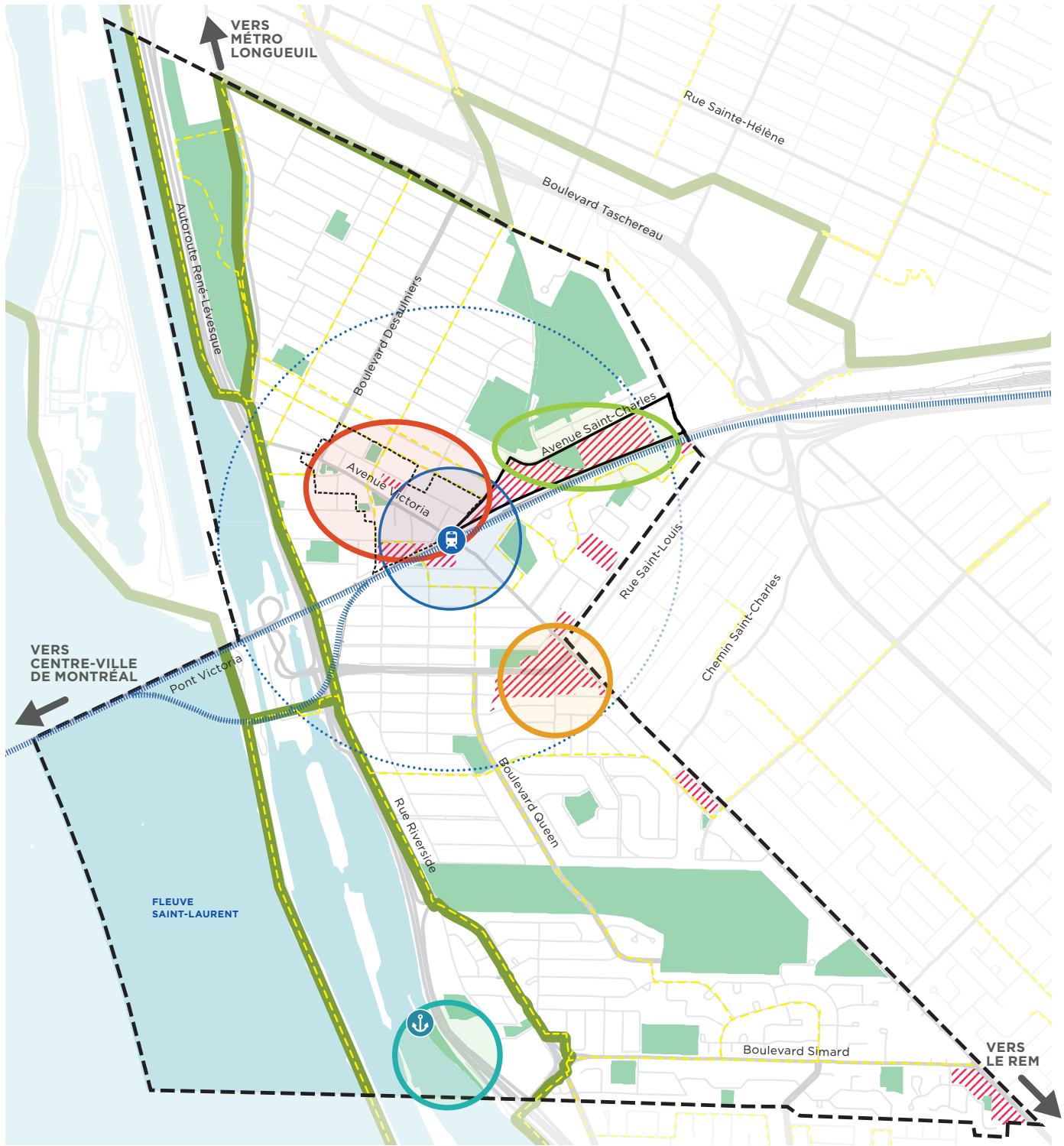
Le concept illustre également les autres secteurs de re-développement voués à être requalifiés ou consolidés.

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

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

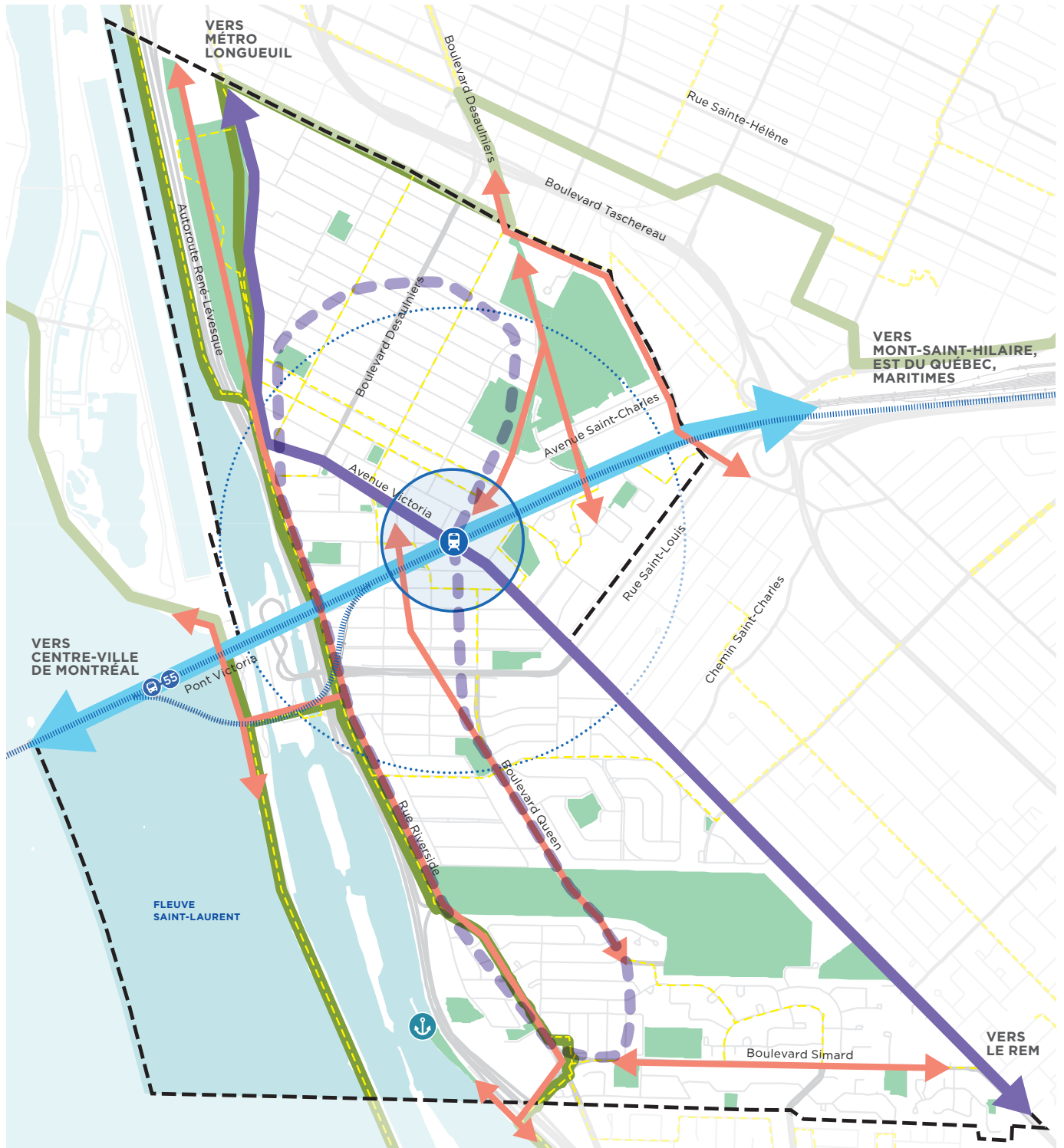
Ce concept met également en relief le rôle fondamental de la gare de Saint-Lambert. Interconnexion entre les réseaux de transport en commun métropolitains et d'agglomération, elle constitue un nœud multimodal de premier ordre, un lieu d'échanges et une porte d'entrée majeure pour Saint-Lambert.














Figure 21 | Concept d'organisation spatiale



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

Figure 22 | Concept de mobilité



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

3.4 LES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

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

3.4.1 INTERPRÉTATION DES LIMITES DES AIRES D'AFFECTATION

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

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

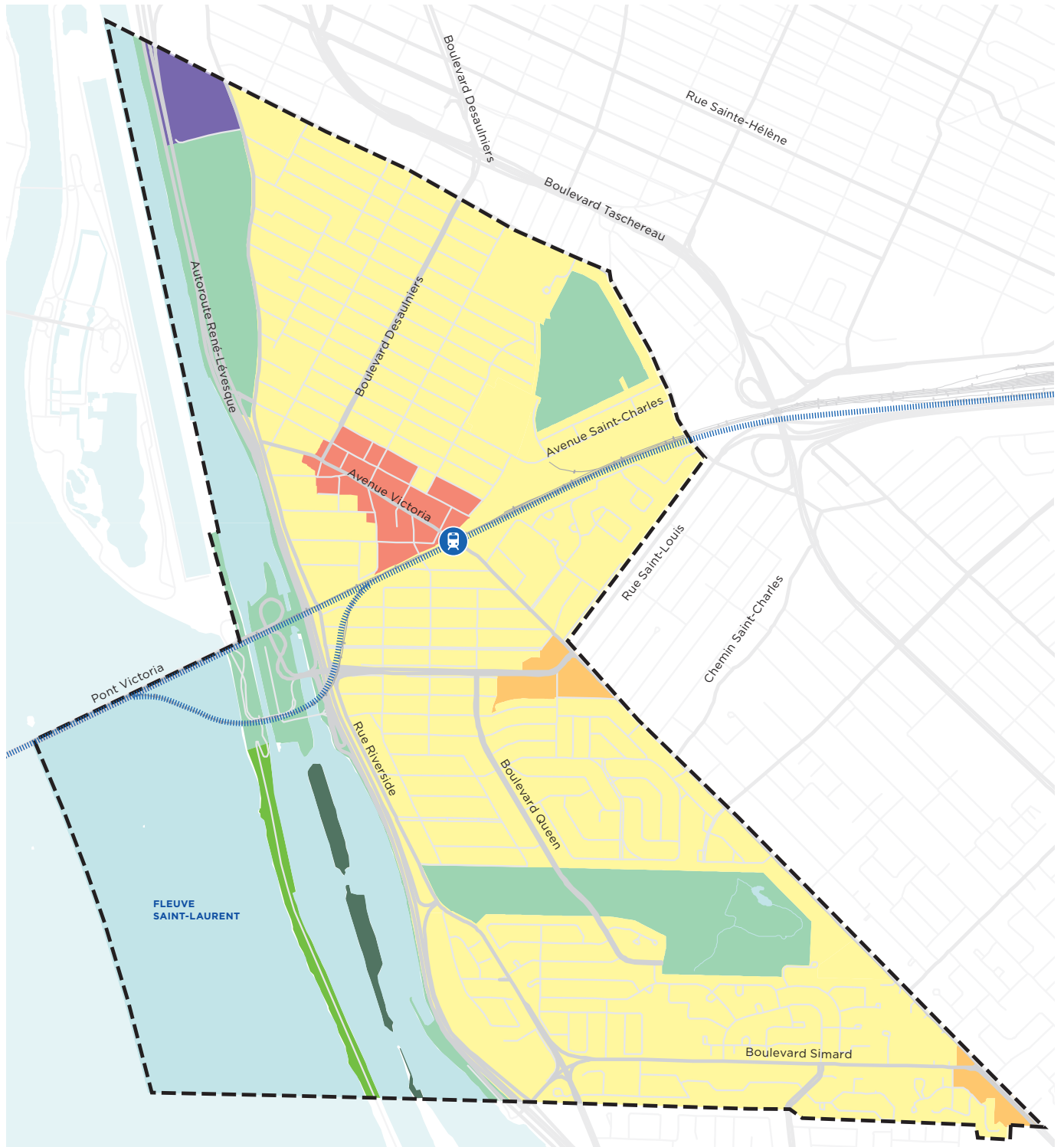
Lorsqu'une limite ne coïncide pas avec l'une des lignes mentionnées précédemment, une mesure doit être prise à l'échelle sur le plan.




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








3.4.2 AFFECTATIONS

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

Figure 23 | Affectations du territoire



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

- AFFECTATIONS**
-  CENTRE-VILLE
 -  CONSERVATION
 -  MIXTE
 -  PUBLIC ET INSTITUTIONNEL
 -  RÉCRÉATION INTENSIVE
 -  RÉCRÉATION EXTENSIVE
 -  RÉSIDENTIELLE

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

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

3.4.3 FONCTIONS COMPLÉMENTAIRES AUTORISÉES SUR TOUT LE TERRITOIRE

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

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

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

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

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

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

3.4.4 FONCTIONS PROHIBÉES SUR TOUT LE TERRITOIRE

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

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

3.4.5 INSTALLATIONS D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN

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

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

3.4.6 USAGES DÉROGATOIRES

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

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

3.5 LES SEUILS MINIMAUX DE DENSITÉ

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

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

Les densités minimales prescrites peuvent ne pas être imposées aux lots intercalaires de 1 000 m² et moins déjà existants au moment de l'entrée en vigueur du SAD (19 décembre 2016) dans les cas d'exception suivants :

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

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

Lorsque les densités résidentielles brutes sont utili-

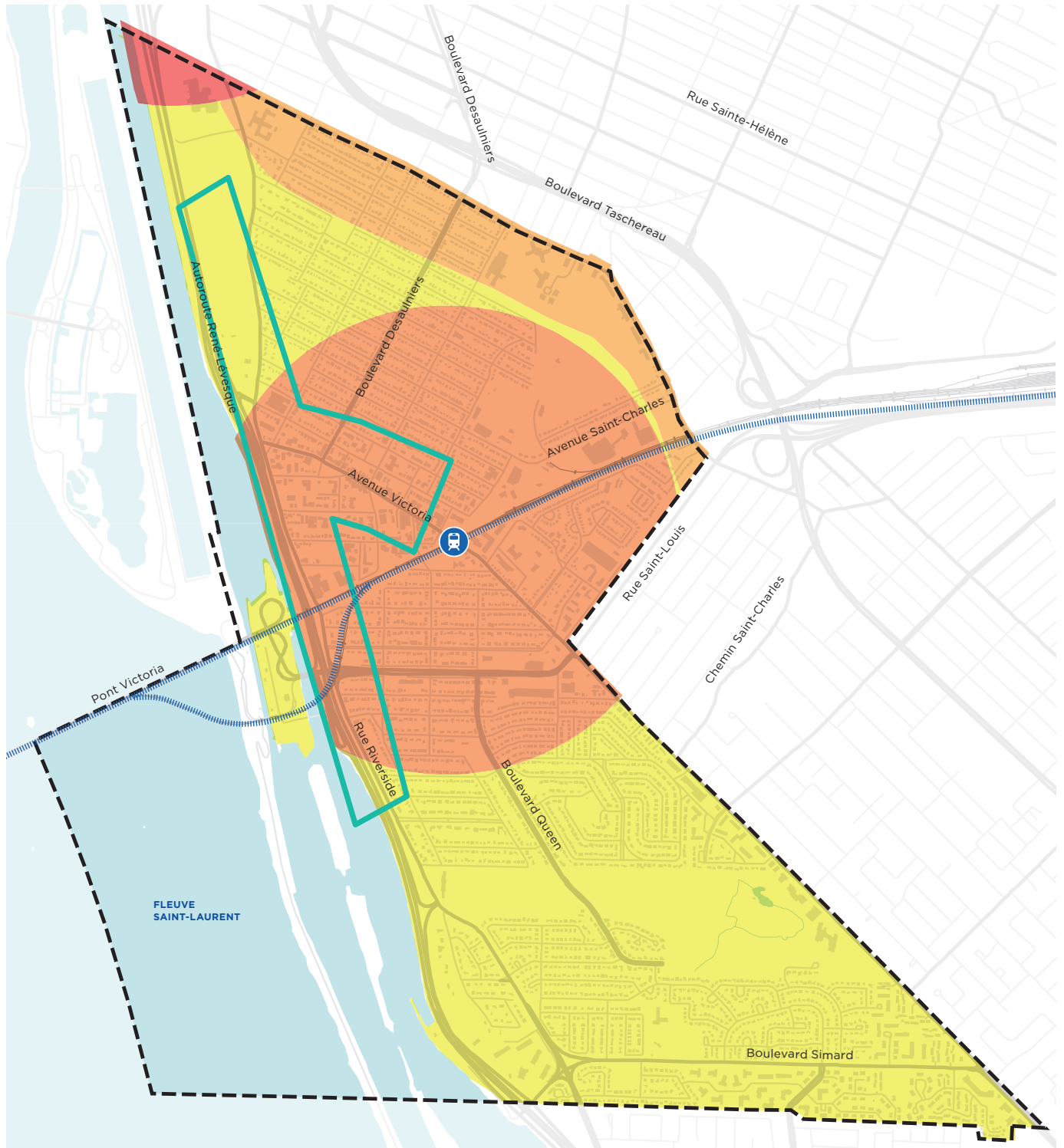
sées, ne doivent pas être considérés dans leur calcul :

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

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

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

Figure 24 | Seuils minimaux de densité résidentielle



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

3.6 LA PLANIFICATION DÉTAILLÉE

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

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

3.6.1 SECTEUR SAINT-CHARLES

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

3.6.2 CENTRE-VILLE

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

Ce programme a pour but d'assurer la consolidation et la mise en valeur du centre-ville de la Ville de Saint-Lambert et de le reconnaître comme pôle commercial local.

Il présente la problématique du pôle et propose les actions à entreprendre pour en assurer la consolidation. Les affectations du sol sont détaillées de façon à encourager des fonctions compatibles avec les objectifs souhaités.

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

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

4.1 LA VILLE DES COURTES DISTANCES

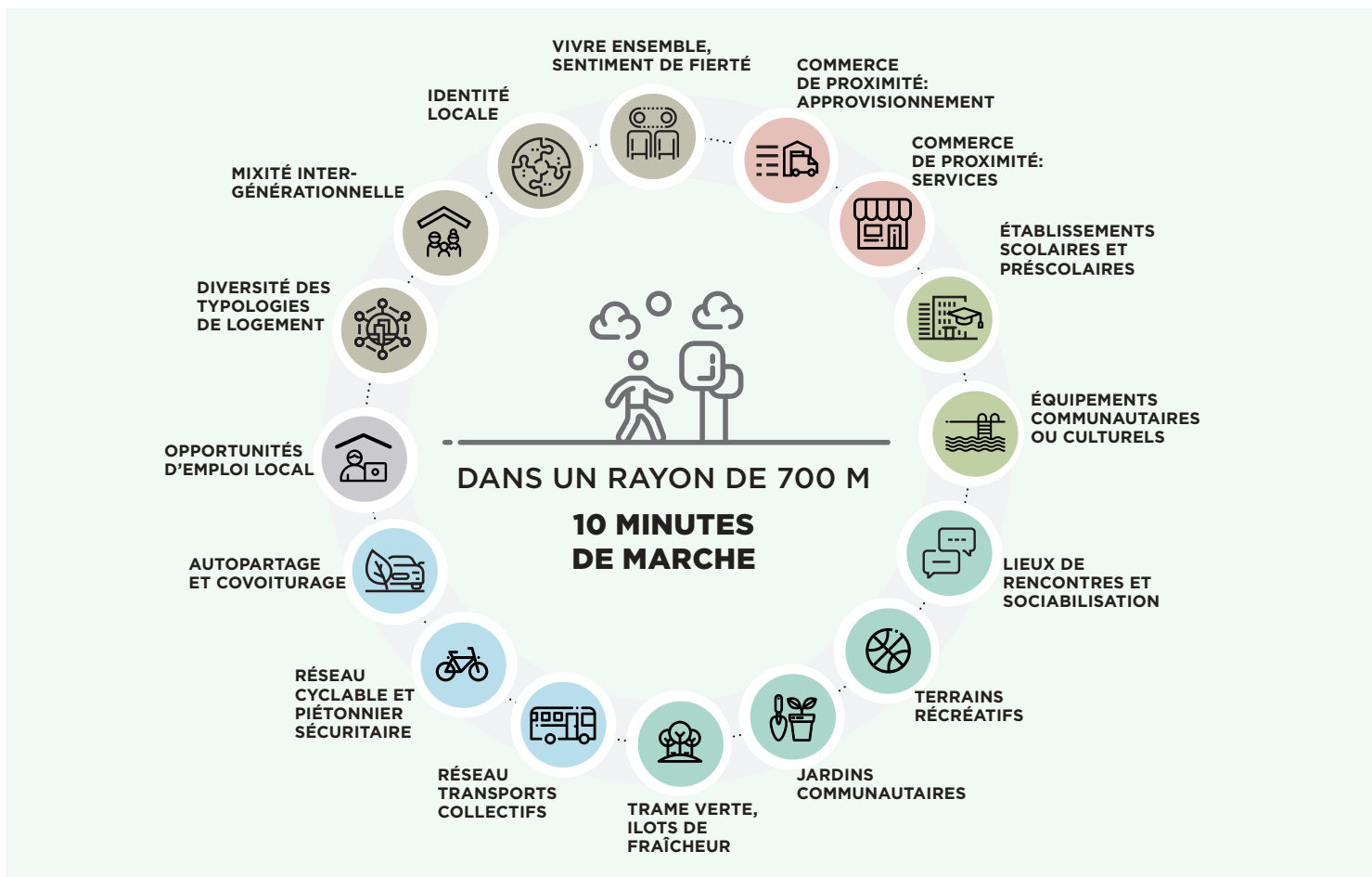
La ville des courtes distances est un modèle durable d'urbanisation qui mise sur la création de quartiers multifonctionnels et compacts, axés sur la mobilité durable. Le territoire de Saint-Lambert étant maintenant urbanisé à 95 %, il bénéficie d'une compacité

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

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

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

Figure 25 | La ville des courtes distances

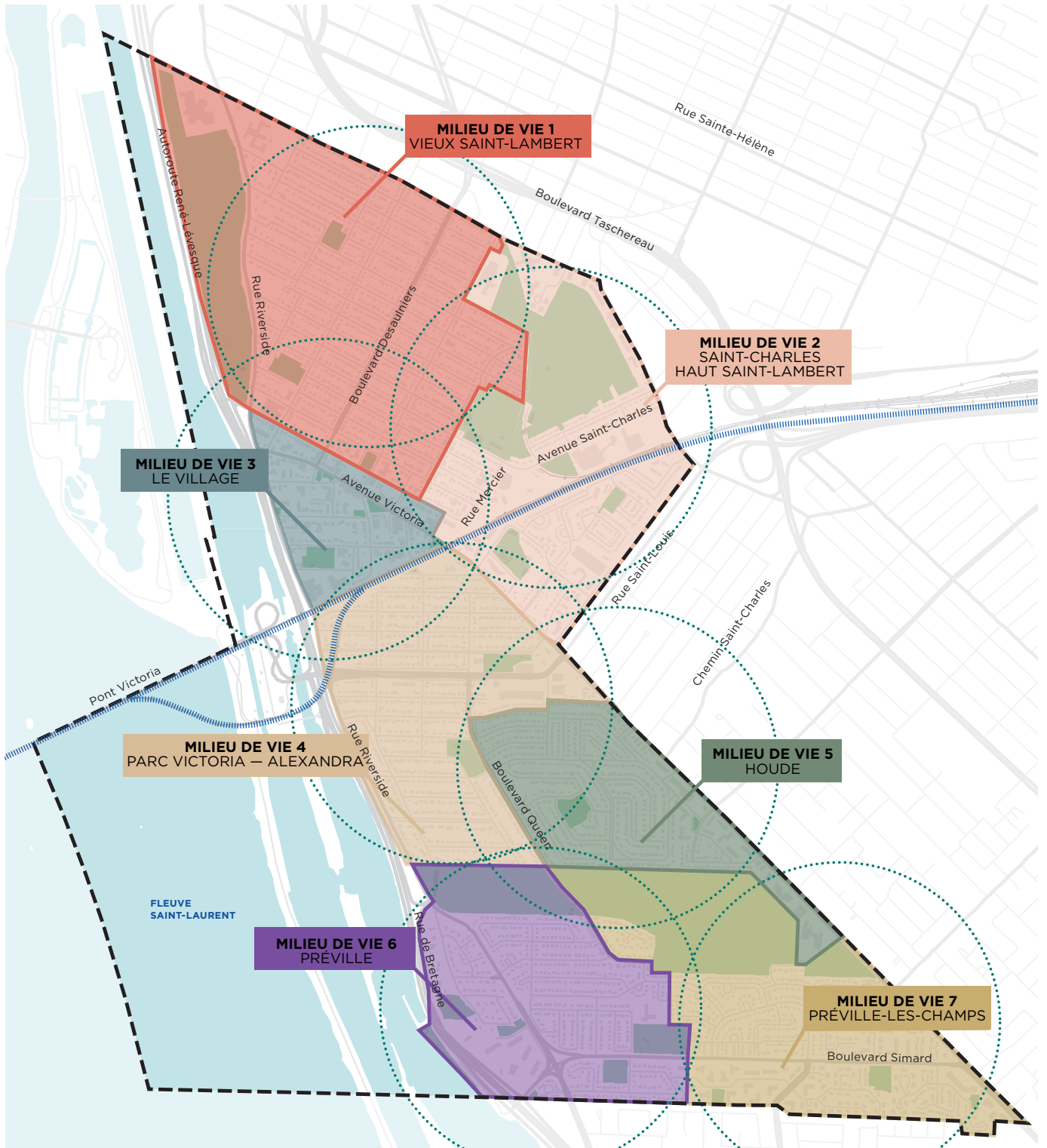


4.2 LES MILIEUX DE VIE

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



Figure 26 | Découpage du territoire selon les milieux de vie



- | | | |
|--|--|--|
| ■ PARC | ■ MILIEU DE VIE 1 | ■ MILIEU DE VIE 5 |
| ▬▬▬▬▬▬ CHEMIN DE FER | ■ MILIEU DE VIE 2 | ■ MILIEU DE VIE 6 |
| - - - - - LIMITE MUNICIPALE | ■ MILIEU DE VIE 3 | ■ MILIEU DE VIE 7 |
| | ■ MILIEU DE VIE 4 | |

Milieu de vie 1

Vieux Saint-Lambert



CONTEXTE URBAIN

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

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

Commerces de proximité



APPROVISIONNEMENT



SERVICES

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

Équipements communautaires



**ÉTABLISSEMENTS
SCOLAIRES ET
PRÉSCOLAIRES**



**ÉQUIPEMENTS
COMMUNAUTAIRES
OU CULTURELS**

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

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

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

Parcs et réseau vert



**LIEUX DE RENCONTRES
ET SOCIABILISATION**



**TERRAINS
RÉCRÉATIFS**



**JARDINS
COMMUNAUTAIRES**



**TRAME VERTE,
ÎLOTS DE FRAÎCHEUR**

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

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

Mobilité durable



**AUTOPARTAGE
ET COVOITURAGE**



**RÉSEAU TRANSPORTS
COLLECTIFS**



**RÉSEAU CYCLABLE
ET PIÉTONNIER
SÉCURITAIRE**

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

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

Lieux d'emploi



**OPPORTUNITÉS
D'EMPLOI LOCAL**

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

Mixité et cohésion sociale



**VIVRE ENSEMBLE,
SENTIMENT DE FIERTÉ**



**IDENTITÉ
LOCALE**



**MIXITÉ INTER-
GÉNÉRATIONNELLE**



**DIVERSITÉ DES
TYPOLOGIES DE
LOGEMENT**

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

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

Objectifs prioritaires

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

Stratégies potentielles

- 1 Réviser le règlement de zonage et le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin de :
 - mettre à jour les normes et critères qui assureront la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti et de la trame urbaine de Saint-Lambert;
 - de concert avec la politique de l'arbre (2012), renforcer les dispositions visant la protection et l'augmentation de la canopée et la réduction des îlots de chaleur;
 - de concert avec la politique d'agriculture urbaine (2017), encourager sa pratique sur le domaine privé, dans un cadre et une échelle respectant le milieu où elle est pratiquée.
- 2 Élaborer un plan de mobilité durable qui tiendra compte des différents lieux d'intérêt du milieu de vie.
- 3 Identifier les lieux de rencontre intergénérationnelle et favoriser les aménagements permanents et temporaires quatre-saisons pouvant contribuer à la mise en œuvre de la politique culturelle (2016) et de la politique d'agriculture urbaine, notamment le parc Mercille.
- 4 Identifier et reconnaître à la réglementation les points de desserte pour les commerces et les services de proximité.



BIBLIOTHÈQUE MUNICIPALE



PARC DE LA VOIE MARITIME



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



CONTEXTE URBAIN

Ce milieu de vie est traversé en son centre par la voie ferrée, qui crée une importante barrière physique. Combiné à la présence du golf municipal et à la proximité des routes 112 et 134, cette situation limite le développement urbain et fait en sorte que le secteur est considérablement fragmenté.

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

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

Enclavé dans le secteur résidentiel du Haut-Saint-Lambert, le site de l'usine occupée par Lynx Industries pourrait égale-

ment faire l'objet d'un redéveloppement à des fins d'habitation pour consolider le milieu de vie.

Commerces de proximité



APPROVISIONNEMENT



SERVICES

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

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



CENTRE DE LOISIRS

Équipements communautaires



ÉTABLISSEMENTS
SCOLAIRES ET
PRÉSCOLAIRES



ÉQUIPEMENTS
COMMUNAUTAIRES
OU CULTURELS

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

Parcs et réseau vert



LIEUX DE RENCONTRES
ET SOCIABILISATION



TERRAINS
RÉCRÉATIFS



JARDINS
COMMUNAUTAIRES



TRAME VERTE,
ÎLOTS DE FRAÎCHEUR

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

Mobilité durable



AUTOPARTAGE
ET COVOITURAGE



RÉSEAU TRANSPORTS
COLLECTIFS



RÉSEAU CYCLABLE
ET PIÉTONNIER
SÉCURITAIRE

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

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

Lieux d'emploi



OPPORTUNITÉS
D'EMPLOI LOCAL

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

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

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

Mixité et cohésion sociale



VIVRE ENSEMBLE,
SENTIMENT DE FIERTÉ



IDENTITÉ
LOCALE



MIXITÉ INTER-
GÉNÉRATIONNELLE



DIVERSITÉ DES
TYPOLOGIES DE
LOGEMENT

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

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

Objectifs prioritaires

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

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

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

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

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

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

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

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



JARDINS COLLECTIFS

Stratégies potentielles

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

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

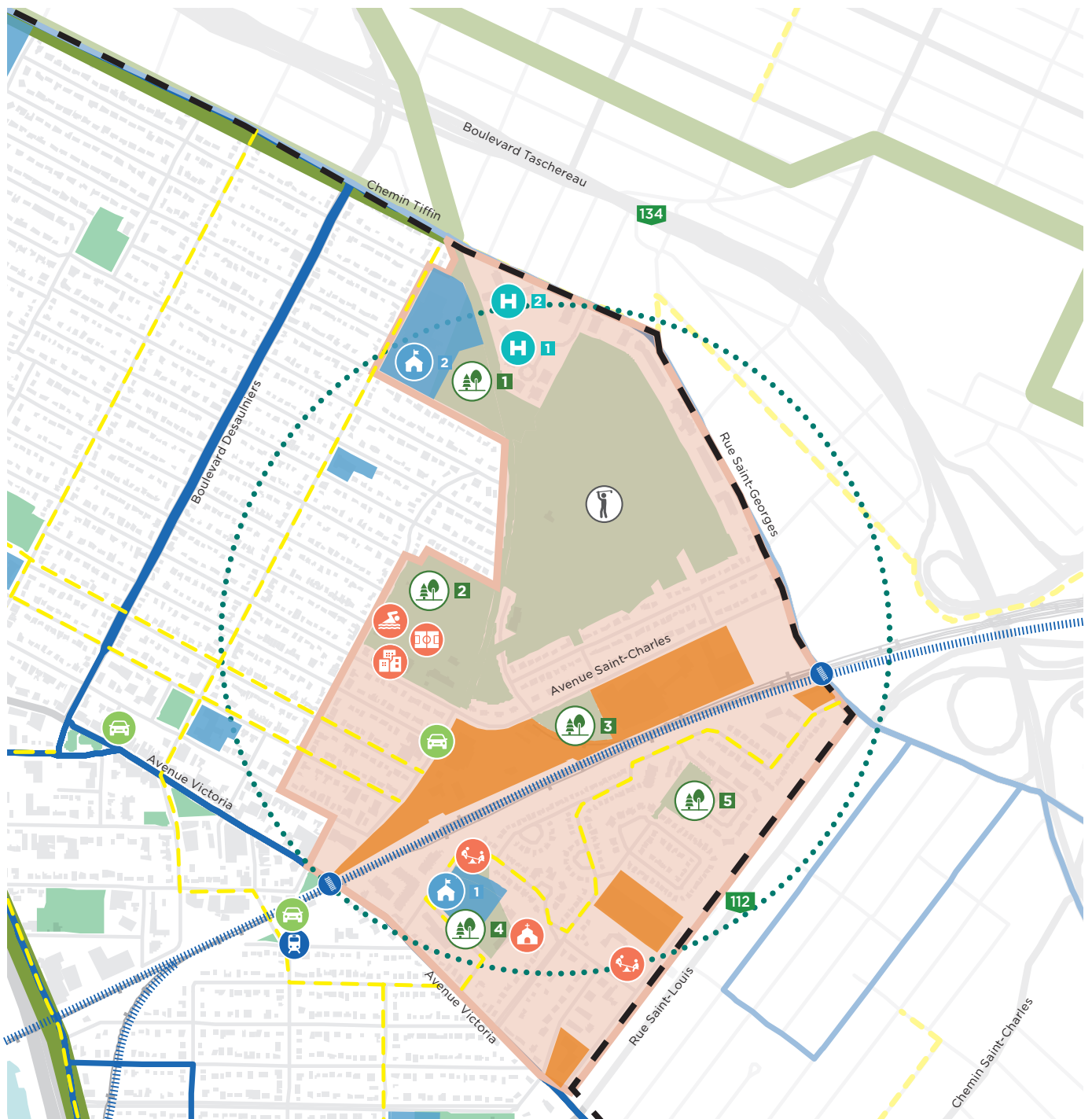
- 3 Prévoir à la réglementation d'urbanisme, par le biais d'une réglementation à caractère discrétionnaire, une desserte de commerces et de services de proximité et une vocation d'espaces à des fins de bureau.

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

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

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

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



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

Milieu de vie 3 Le Village



CONTEXTE URBAIN

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

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

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

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

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

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

Commerces de proximité



APPROVISIONNEMENT



SERVICES

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

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



Équipements communautaires



**ÉTABLISSEMENTS
SCOLAIRES ET
PRÉSCOLAIRES**



**ÉQUIPEMENTS
COMMUNAUTAIRES
OU CULTURELS**

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

Parcs et réseau vert



**LIEUX DE RENCONTRES
ET SOCIABILISATION**



**TERRAINS
RÉCRÉATIFS**



**JARDINS
COMMUNAUTAIRES**



**TRAME VERTE,
ÎLOTS DE FRAÎCHEUR**

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

Mobilité durable



**AUTOPARTAGE
ET COVOITURAGE**



**RÉSEAU TRANSPORTS
COLLECTIFS**



**RÉSEAU CYCLABLE
ET PIÉTONNIER
SÉCURITAIRE**

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

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

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

Lieux d'emploi



**OPPORTUNITÉS
D'EMPLOI LOCAL**

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

Mixité et cohésion sociale



**VIVRE ENSEMBLE,
SENTIMENT DE FIERTÉ**



**IDENTITÉ
LOCALE**



**MIXITÉ INTER-
GÉNÉRATIONNELLE**



**DIVERSITÉ DES
TYPOLOGIES DE
LOGEMENT**

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

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

Objectifs prioritaires

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

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

- 1.7 Soutenir les initiatives culturelles susceptibles de contribuer à affirmer l'identité distinctive de Saint-Lambert

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

- 2.6 Favoriser une gestion optimale du stationnement

- 3.3 Optimiser et mettre à niveau les installations propices à accueillir des activités culturelles dans l'espace public en tenant compte des besoins du milieu et des nouvelles tendances

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

- 5.1 Renforcer la vitalité du centre-ville en privilégiant la compacité et en assurant une diversité de l'offre commerciale

- 5.6 Faire de la culture un moteur de développement économique pour la Ville



RUE VICTORIA EN HIVER

Stratégies potentielles

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

- 2 Planifier par le biais d'interventions d'aménagement et de design, à l'intersection de la rue Victoria et du secteur de la voie ferrée, le lien entre le centre-ville et le secteur Saint-Charles.

- 3 Mettre à jour la planification détaillée (PPU) déjà en vigueur pour le centre-ville, notamment en vertu des vocations visées par le schéma d'aménagement et de développement.

- 4 Réviser le règlement de zonage pour renforcer, le cas échéant, la mixité d'usages commerciaux, de bureaux et résidentiels.

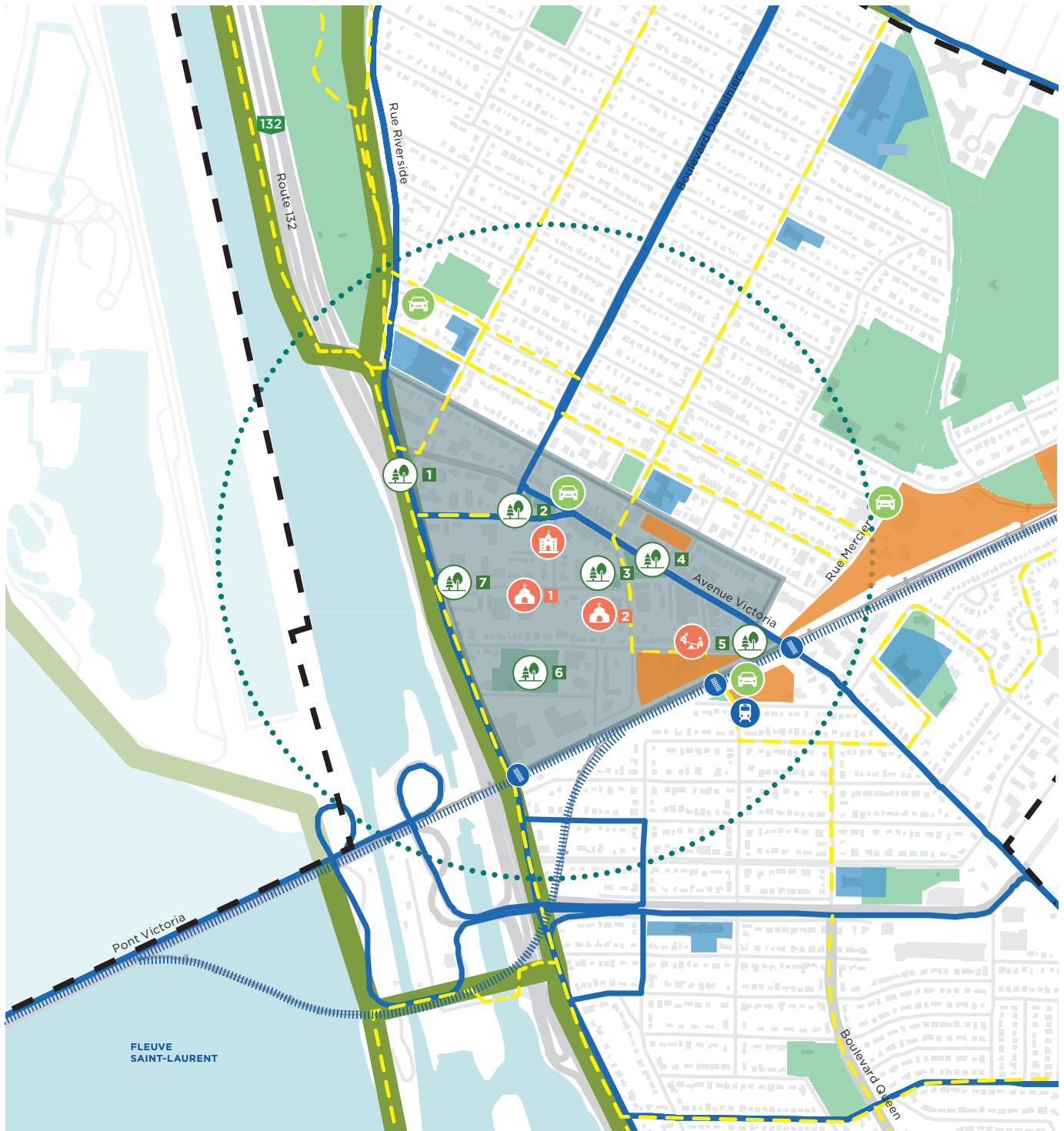
- 5 Réviser le règlement de zonage et le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin de :
 - mettre à jour les normes et critères qui assureront la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti et de la trame urbaine de Saint-Lambert;
 - de concert avec la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

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

- 7 Se positionner eu égard au développement des stationnements situés en arrière-lots entre les avenues Victoria et Notre-Dame, ainsi que pour la requalification des terrains à vocation industrielle le long du corridor ferroviaire, tel que le secteur Saint-Denis et Elm.

- 8 Entamer une réflexion quant à l'avenir de certains terrains municipaux sous-utilisés.

- 9 Élaborer un plan de mobilité durable qui tiendra compte du rôle particulier du centre-ville dans l'articulation du réseau de liens.



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

Milieu de vie 4

Parc Victoria - Alexandra



CONTEXTE URBAIN

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

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

Commerces de proximité



APPROVISIONNEMENT



SERVICES

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

Équipements communautaires



ÉTABLISSEMENTS
SCOLAIRES ET
PRÉSCOLAIRES



ÉQUIPEMENTS
COMMUNAUTAIRES
OU CULTURELS

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

Parcs et réseau vert



LIEUX DE RENCONTRES
ET SOCIABILISATION



TERRAINS
RÉCRÉATIFS



JARDINS
COMMUNAUTAIRES



TRAME VERTE,
ÎLOTS DE FRAÎCHEUR

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

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

Mobilité durable



AUTOPARTAGE
ET COVOITURAGE



RÉSEAU TRANSPORTS
COLLECTIFS



RÉSEAU CYCLABLE
ET PIÉTONNIER
SÉCURITAIRE

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

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



BOULEVARD SIR-WILFRID-LAURIER

Lieux d'emploi



OPPORTUNITÉS
D'EMPLOI LOCAL

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

Mixité et cohésion sociale



VIVRE ENSEMBLE,
SENTIMENT DE FIERTÉ



IDENTITÉ
LOCALE



MIXITÉ INTER-
GÉNÉRATIONNELLE



DIVERSITÉ DES
TYPOLOGIES DE
LOGEMENT

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

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

Objectifs prioritaires

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Stratégies potentielles

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

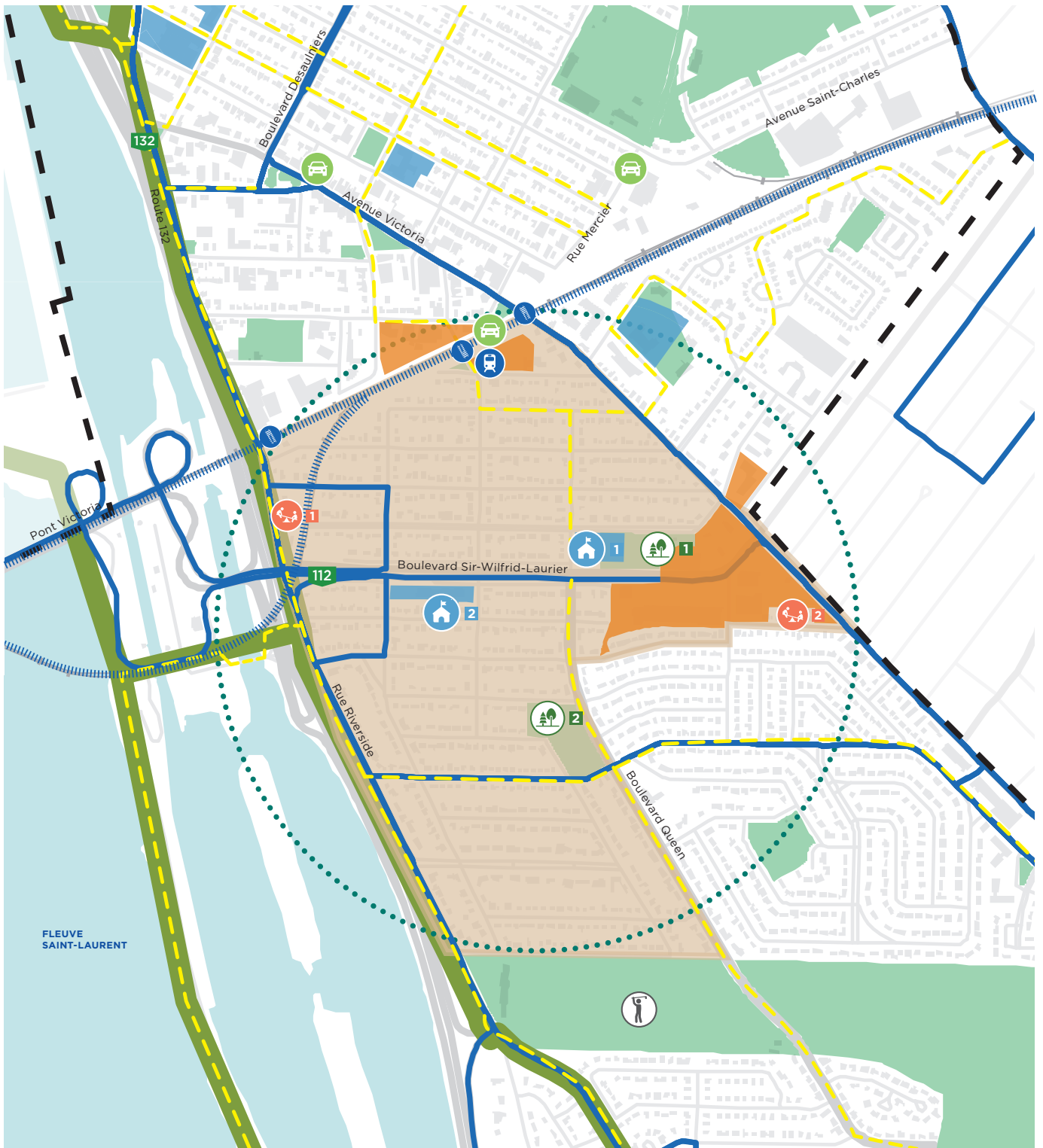
- 2 Réviser le règlement de zonage et le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin de :
 - mettre à jour les normes et critères qui assureront la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti et de la trame urbaine de Saint-Lambert;
 - de concert avec la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

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

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



GARE SAINT-LAMBERT



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

Milieu de vie 5

Houde



CONTEXTE URBAIN

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

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

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

Commerces de proximité



APPROVISIONNEMENT



SERVICES

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

Équipements communautaires



ÉTABLISSEMENTS
SCOLAIRES ET
PRÉSCOLAIRES



ÉQUIPEMENTS
COMMUNAUTAIRES
OU CULTURELS

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

Parcs et réseau vert



LIEUX DE RENCONTRES
ET SOCIABILISATION



TERRAINS
RÉCRÉATIFS



JARDINS
COMMUNAUTAIRES



TRAME VERTE,
ÎLOTS DE FRAÎCHEUR

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

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

Mobilité durable



AUTOPARTAGE
ET COVOITURAGE



RÉSEAU TRANSPORTS
COLLECTIFS



RÉSEAU CYCLABLE
ET PIÉTONNIER
SÉCURITAIRE

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

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



ÉGLISE SAINT-THOMAS-D'AQUIN

Lieux d'emploi



OPPORTUNITÉS
D'EMPLOI LOCAL

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

Mixité et cohésion sociale



VIVRE ENSEMBLE,
SENTIMENT DE FIERTÉ



IDENTITÉ
LOCALE



MIXITÉ INTER-
GÉNÉRATIONNELLE



DIVERSITÉ DES
TYPOLOGIES DE
LOGEMENT

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

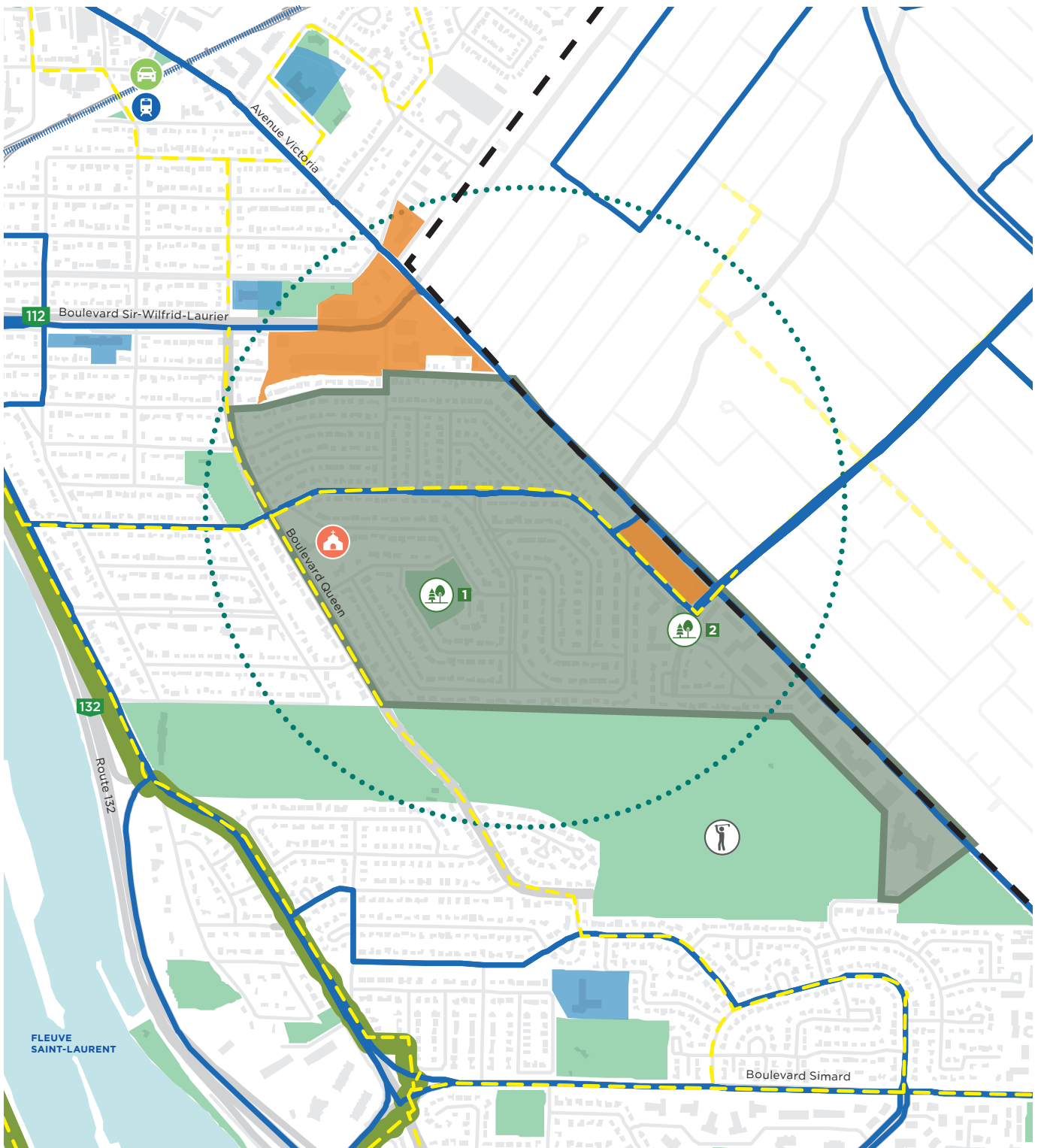
Par ailleurs, la forte pression immobilière et l'âge moyen des propriétaires de ce milieu de vie entraînent leur lot de projets de restauration et d'agrandissement qui pourraient menacer le caractère distinct et l'harmonie visuelle de ce dernier.

Objectifs prioritaires

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

Stratégies potentielles

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



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



CONTEXTE URBAIN

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

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

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

Commerces de proximité



APPROVISIONNEMENT



SERVICES

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

Équipements communautaires



ÉTABLISSEMENTS
SCOLAIRES ET
PRÉSCOLAIRES



ÉQUIPEMENTS
COMMUNAUTAIRES
OU CULTURELS

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

Parcs et réseau vert



**LIEUX DE RENCONTRES
ET SOCIABILISATION**



**TERRAINS
RÉCRÉATIFS**



**JARDINS
COMMUNAUTAIRES**



**TRAME VERTE,
ÎLOTS DE FRAÎCHEUR**

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

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

Mobilité durable



**AUTOPARTAGE
ET COVOITURAGE**



**RÉSEAU TRANSPORTS
COLLECTIFS**



**RÉSEAU CYCLABLE
ET PIÉTONNIER
SÉCURITAIRE**

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

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

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

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



Lieux d'emploi



**OPPORTUNITÉS
D'EMPLOI LOCAL**

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

Mixité et cohésion sociale



**VIVRE ENSEMBLE,
SENTIMENT DE FIERTÉ**



**IDENTITÉ
LOCALE**



**MIXITÉ INTER-
GÉNÉRATIONNELLE**



**DIVERSITÉ DES
TYPOLOGIES DE
LOGEMENT**

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

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

Objectifs prioritaires

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

- 1.4 Protéger et bonifier la canopée publique et privée

- 1.8 Mettre en valeur le fleuve et le paysage riverain

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

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

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

- 3.4 Améliorer l'accessibilité aux abords du fleuve et y encourager la tenue d'événements et d'activités

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

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

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

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

Stratégies potentielles

- 1 Réviser le règlement de zonage et le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin de mettre à jour les normes et critères qui assureront la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti et de la trame urbaine de Saint-Lambert.

- 2 Identifier les lieux de rencontre intergénérationnelle et favoriser une programmation intergénérationnelle et quatre-saisons pouvant contribuer à la mise en œuvre de la politique culturelle (2016), principalement le parc Préville.

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

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

- 5 Élaborer un plan directeur des parcs et espaces verts pour définir une programmation distinctive et appropriée au potentiel du parc du Havre.



RUE RIVERSIDE À PROXIMITÉ DU BOULEVARD SIMARD



■ PARC

— RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT

— ROUTE VERTE

— LIGNES D'AUTOBUS

— RÉSEAU DE SENTIERS POLYVALENTS

— LIMITE MUNICIPALE

■ MILIEU DE VIE 6

○ RAYON DE 700 M
10 MINUTES DE MARCHÉ

■ ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE

○ ACCÈS AUX ABORDS DU FLEUVE

○ ÉCOLE PRÉVILLE

○ COUNTRY CLUB DE MONTRÉAL

○ 1 PARC PRÉVILLE

○ 2 PARC DU PAS-DE-CALAIS

○ 3 PARC DU RHÔNE

○ 4 PARC DE BRETAGNE

○ 5 PARC DU HAVRE

○ 6 BOISÉ DU MARONNIER

Milieu de vie 7

Préville-les-Champs



CONTEXTE URBAIN

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

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

Commerces de proximité



APPROVISIONNEMENT



SERVICES

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

Équipements communautaires



ÉTABLISSEMENTS
SCOLAIRES ET
PRÉSCOLAIRES



ÉQUIPEMENTS
COMMUNAUTAIRES
OU CULTURELS

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

Parcs et réseau vert



**LIEUX DE RENCONTRES
ET SOCIABILISATION**



**TERRAINS
RÉCRÉATIFS**



**JARDINS
COMMUNAUTAIRES**



**TRAME VERTE,
ÎLOTS DE FRAÎCHEUR**

Le milieu de vie 7 est caractérisé par un vaste couvert végétal et comprend quelques parcs et espaces verts, qui sont pour la plupart dédiés à la détente ou à la contemplation : le parc de Fontainebleau, le parc du Limousin et le parc de Navarre. Seul le parc Lambert-Closse contient une aire de jeux. Toutefois, le parc Préville, qui contient de nombreux terrains de sports ou équipements récréatifs, est localisé sur la limite avec le milieu de vie 6 à l'ouest. Par ailleurs, dans une optique de lutte aux îlots de chaleur, le verdissement du pôle commercial à l'intersection du boulevard Simard et de l'avenue Victoria devrait être encouragé.

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

Mobilité durable



**AUTOPARTAGE
ET COVOITURAGE**



**RÉSEAU TRANSPORTS
COLLECTIFS**



**RÉSEAU CYCLABLE
ET PIÉTONNIER
SÉCURITAIRE**

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

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

Lieux d'emploi



**OPPORTUNITÉS
D'EMPLOI LOCAL**

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

Mixité et cohésion sociale



**VIVRE ENSEMBLE,
SENTIMENT DE FIERTÉ**



**IDENTITÉ
LOCALE**



**MIXITÉ INTER-
GÉNÉRATIONNELLE**



**DIVERSITÉ DES
TYPOLOGIES DE
LOGEMENT**

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

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

Objectifs prioritaires

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

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

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

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

- 4.3 Développer une offre diversifiée de logements et de services pour les jeunes familles et les aînés

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

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

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

Stratégies potentielles

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

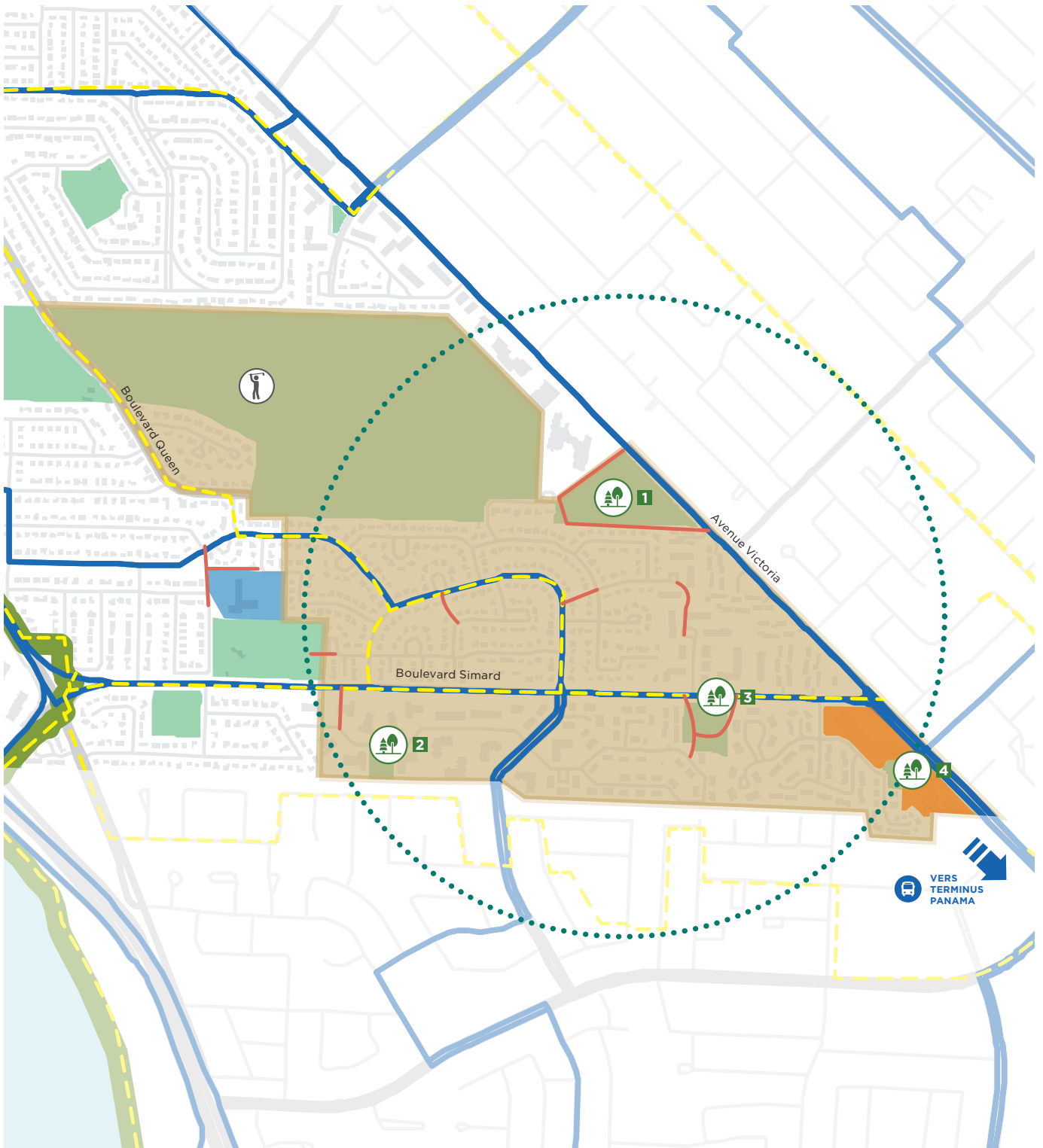
- 2 Étudier, avec les partenaires, l'amélioration du lien de transport collectif vers la gare et le centre-ville.







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






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




SKI DE FOND EN PLEIN AIR



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

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

-  PARC NAVARRE
-  PARC DE FONTAINEBLEAU
-  PARC LAMBERT-CLOSE
-  COUNTRY CLUB DE MONTRÉAL

5. Plan d'action

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

LÉGENDE

Court terme (0-5 ans)

Moyen terme (5-10 ans)

Long terme (10-20 ans)

En continu

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

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

INTERVENTIONS	OBJECTIFS	PARTENAIRES	ÉCHÉANCE
Interdire l'implantation de tout nouveau panneau-réclame autoroutier en bordure de la Route 132, minimalement du côté de la rive	1.2, 1.8	Ville	Court terme
Mettre en valeur les attraits touristiques, naturels et culturels de Saint-Lambert par le biais de différents outils (publications, circuits patrimoniaux, panneaux d'interprétation, événements, etc.)	1.1, 1.6, 1.7, 1.8	Ville	En continu
Exiger, lors de projets d'aménagement, une identification et une caractérisation des milieux humides illustrés au Plan d'urbanisme	1.3, 1.8, 1.9	Ville	Court terme
Revoir les dispositions réglementaires favorisant la gestion écoresponsable des eaux de ruissellement et les économies d'eau potable	1.3, 1.5, 1.9	Ville	Court terme
Assurer un suivi des branchements privés afin d'éviter que les eaux pluviales privées soient orientées vers les conduites unitaires ou dans le mauvais conduit, dans le cas d'un réseau séparatif.	1.3, 1.9	Ville	En continu