



MÉMOIRE SUR LA VISION 2035 DE LA VILLE DE SAINT-LAMBERT

*Saint-Lambert, intelligente, durable et carboneutre en 2035?
Pourquoi pas!*

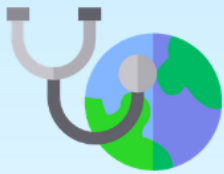
Avec tous ses acquis et tout son potentiel, nous rêvons d'une ville moderne, urbanisée et humaine; qui conserve ses plus beaux atouts naturels et bâtis; où le développement durable est une façon d'être, une philosophie de gestion et non une contrainte; un endroit où la participation citoyenne est valorisée; où le transport actif et en commun sont au centre des déplacements; où la consommation de ressources non renouvelables est réduite au strict minimum...

Présenté à Convercité et au Conseil municipal de Saint-Lambert

Février 2019

11 façons de créer un Saint-Lambert durable

Ville
carbonneutre



Mobilité durable
sans voiture



Verdissement
et biodiversité



Agriculture
urbaine



Moins de
déchet
par habitant



Usage
responsable de
l'eau



Infrastructures
harmonieuses



Vie
communautaire



Consommation et
approvisionnement
responsable



Patrimoine
architectural
valorisé



Développement durable au
coeur de la gouvernance
municipale



TABLE DES MATIÈRES

LE RÉSEAU ÉCOCITOYEN DE SAINT-LAMBERT	1
INTRODUCTION	2
PARTIE 1 - OPPORTUNITÉS ET DÉFIS DE SAINT-LAMBERT	3
OPPORTUNITÉS DE SAINT-LAMBERT	3
Forces économiques	3
Forces sociales.....	3
Forces environnementales	5
DÉFIS DE SAINT-LAMBERT	5
Défis sociaux	5
Défis environnementaux.....	6
Défis économiques	6
PARTIE 2 – VISION DU RÉSEAU ÉCOCITOYEN POUR SAINT-LAMBERT	10
1. LUTTE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES.....	11
Transport.....	12
Bâtiments et espaces publics.....	12
Style de vie.....	13
2. MOBILITÉ DURABLE	14
Aménagement urbain vers le Village et le Carré St-Lambert.....	14
Favoriser le transport actif sur l'ensemble du territoire	14
Favoriser le transport en commun	15
Favoriser le covoiturage	16
3. VERDISSEMENT DE SAINT-LAMBERT	17
4. AGRICULTURE URBAINE	20
Mise en place d'une équipe dédiée à l'agriculture urbaine	20
Terrains privés	20
Terrains publics.....	21
Autres volets de l'agriculture urbaine impliquant la vie animale.....	21
5. EMPREINTE ÉCOLOGIQUE.....	22
5.1. MATIÈRES RÉSIDUELLES	22
5.2. EAU	25
5.3. CONSOMMATION RESPONSABLE	26

Au niveau de la Ville de Saint-Lambert	26
Au niveau des institutions de Saint-Lambert	27
Au niveau des citoyens et des commerçants	27
6. MIEUX VIVRE À SAINT-LAMBERT	28
6.1. IMPACT DES INFRASTRUCTURES	28
6.2. VIE COMMUNAUTAIRE	30
7. PATRIMOINE ARCHITECTURAL	31
8. GOUVERNANCE.....	33
Prendre en compte la protection l'environnement.....	33
Faciliter et valoriser la participation citoyenne	33
CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	35
RÉFÉRENCES	36

LE RÉSEAU ÉCOCITOYEN DE SAINT-LAMBERT

Créé en décembre 2016, le Réseau écocitoyen de Saint-Lambert a pour mission de permettre à ses membres :

- de rencontrer des concitoyens qui partagent les mêmes préoccupations et de s'entraider dans leurs efforts individuels,
- d'agir avec leurs voisins pour réaliser des projets collectifs dans leur milieu de vie,
- de sensibiliser la population aux problèmes écologiques et aux solutions possibles en montrant l'exemple, en communiquant et en organisant des événements publics, et
- d'exercer une influence dans les décisions politiques pour qu'elles favorisent la protection de l'environnement et aillent dans le sens de la transition.

Le Réseau écocitoyen est à la fois un espace de discussion et d'entraide, un lieu de partage de connaissances et de savoir-faire, un promoteur de projets, un éveilleur de conscience, un mouvement citoyen, un catalyseur qui réunit des gens et leur permet de transformer leurs idées en actions.

L'organisme s'appuie sur l'adhésion de plus de 150 membres et sympathisants vivant à Saint-Lambert.

La force du Réseau est l'aptitude de ses membres à se mobiliser autour de projets structurants permettant de faire de Saint-Lambert un milieu de vie agréable et durable.

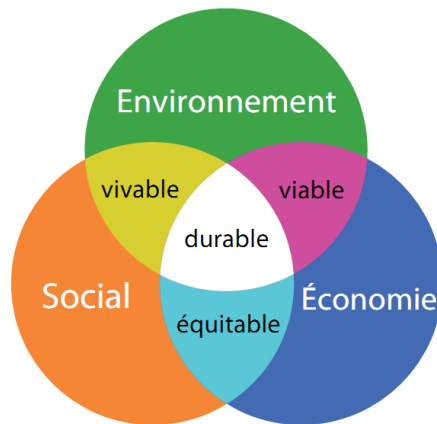


INTRODUCTION

Dans le cadre de la consultation des partenaires de la Ville de Saint-Lambert s'inscrivant dans la définition de la Vision 2035 de la Ville, le Réseau écocitoyen (ci-après "le Réseau") a mis en place un groupe de travail ayant pour mandat de s'informer, réfléchir et préparer des recommandations en vue de contribuer de façon constructive au projet. Le présent mémoire rassemble l'ensemble des recommandations des membres du Réseau.

Les premières sections de ce document présentent les résultats du diagnostic que le Réseau a effectué pour identifier les forces, les faiblesses et les opportunités de Saint-Lambert. Dans la deuxième partie, sont décrites les attentes et suggestions des membres du Réseau pour faire de Saint-Lambert une ville où il fera bon vivre en 2035.

La devise de Saint-Lambert, « *Maximus in minimis* », signifie « se montrer grand jusque dans les détails infimes » et reflète bien l'esprit de ce mémoire. De plus, les recommandations qu'il présente s'arriment aux orientations provinciales¹ et fédérales² en matière de développement durable, permettant ainsi à l'ensemble des paliers gouvernementaux de contribuer aux objectifs des Nations unies en matière de développement durable³. C'est ainsi, en mettant en place les grands principes de développement durable, que la Ville sera en mesure de répondre aux besoins sociaux, environnementaux et économiques des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs.



4

¹ http://www.environnement.gouv.qc.ca/developpement/strategie_gouvernementale/

² <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/conservation/durabilite/strategie-federale-developpement-durable.html>

³ <https://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/objectifs-de-developpement-durable/>

⁴ <http://sadcvb.ca/developpement-durable/cest-quoi-le-developpement-durable/>

PARTIE 1 - OPPORTUNITÉS ET DÉFIS DE SAINT-LAMBERT

OPPORTUNITÉS DE SAINT-LAMBERT

Les membres du Réseau considèrent que les aspects suivants constituent des forces de Saint-Lambert. Ces forces sont regroupées selon les trois sphères du développement durable.

Forces économiques

- ***À proximité des grands axes routiers et traversé par un chemin de fer***

Saint-Lambert a une situation privilégiée en ce qui a trait à la connectivité. L'accès est très facile :

- du sud-est et de Sherbrooke par l'autoroute 10;
- des villes à l'est et à l'ouest de la Montérégie par l'autoroute 132;
- de Montréal, de Québec et d'ailleurs par le chemin de fer du Canadien National;
- du centre-ville de Montréal, en dehors des heures de pointe, en moins de 15 minutes, par les ponts Victoria, Jacques Cartier et Champlain;
- de différentes villes de la Montérégie telles Longueuil, Brossard, Boucherville, etc.
- à un pôle universitaire (Université de Sherbrooke), en plus d'un cégep francophone et anglophone.

De plus, deux projets majeurs de transport se situent à proximité de Saint-Lambert, soit le nouveau pont Samuel-de-Champlain et le Réseau express métropolitain.

- ***Une desserte de transport collectif enviable***

La gare de trains de banlieue la plus proche de Montréal se situe à Saint-Lambert, permettant ainsi aux Lambertois de se rendre au centre-ville de Montréal en moins de 15 minutes, même aux heures de pointe sur la route.

La situation stratégique de Saint-Lambert fait que plusieurs autobus du RTL, reliant les secteurs Greenfield Park, LeMoynes et de la ville de Brossard au métro de Longueuil, passent par Saint-Lambert et permettent d'atteindre la station de métro Longueuil-Université-de-Sherbrooke en une dizaine de minutes.

Forces sociales

- ***Une dimension humaine***

La ville de Saint-Lambert, avec sa population de 21 861 habitants en 2016⁵ et une superficie de 6,43 km² (ou 7,50 km² ou encore 8 km² selon les sources), a une densité d'environ 2 860

⁵ Statistique Canada, <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/hlt-fst/pd-pl/Tableau.cfm?Lang=Fra&T=302&SR=1&S=86&O=A&RPP=9999&PR=24#>

habitants au km² ce qui la positionne comme la ville la plus dense en Montérégie et l'une des plus denses au Québec. Elle se compare de ce point de vue à certaines villes défusionnées du grand Montréal. Un petit territoire avec une population convenable. Cette densité crée une certaine proximité et donne vie à notre communauté.

- ***Une population aisée et instruite***

Saint-Lambert est une ville riche. En 2015, le Courrier du sud rapportait que le revenu moyen par habitant se chiffrait à 62 051 \$ et la valeur moyenne des résidences à 399 280 \$⁶. En 2018, Le palmarès Moneysense considérait Saint-Lambert en 9^e place parmi les 25 meilleures villes où vivre au Canada.⁷ Le classement prend en compte, entre autres facteurs, le revenu moyen familial de 114 114 \$, le coût moyen d'une maison de 511 602 \$ et le fait que les taxes sur la propriété représentent 3 % du revenu moyen.

Le palmarès Moneysense classait également Saint-Lambert à la 6^e place en 2018 parmi les 10 meilleures villes canadiennes où élever des enfants (accueillante pour les familles), indiquant que 41,1 % des familles ont des enfants et 19,9 % de la population a moins de 15 ans.

- ***Un charme villageois agréable***

Le centre-ville de Saint-Lambert (ci-après nommé "le Village") est reconnu dans la région par son charme et son cachet⁸ donnés par son patrimoine bâti, la diversité et la qualité de ses commerces ainsi que par sa végétation urbaine.

- ***Proximité et accès piéton au parc Jean-Drapeau***

Le parc Jean-Drapeau et l'île Sainte-Hélène sont accessibles à pied, à vélo et en transport en commun à partir de Saint-Lambert.

- ***Ville riveraine du fleuve Saint-Laurent***

Même si la population de Saint-Lambert n'y a pas réellement d'accès pour l'instant, elle demeure en bordure du fleuve et l'accès à la Marina de Longueuil est à proximité.

- ***Vues imprenables du centre-ville de Montréal, du Mont-Royal, et du fleuve Saint-Laurent***

Saint-Lambert a une vue panoramique sur les édifices du centre-ville de Montréal, le Mont-Royal, le fleuve Saint-Laurent, l'écluse de Saint-Lambert, la Biosphère et le pont Jacques-Cartier, avec une orientation vers l'ouest qui lui permet de profiter des magnifiques couchers du soleil derrière le « skyline » de la métropole.

⁶ <https://www.lecourrierdusud.ca/saint-lambert-une-ville-riche-qui-manque-de-moyens/>

⁷ <https://www.moneysense.ca/spend/real-estate/canadas-best-places-to-live-25-2018/>

⁸ <https://www.tourisme-monteregie.qc.ca/fr/attraits-touristiques/activites-diverses/villes-et-municipalites/saint-lambert>

Forces environnementales

- ***Les divers avantages d'être moins industrialisé***

Près de 700 entreprises ont pignon sur rue à Saint-Lambert, mais de toutes ces entreprises on compte seulement 6 industries. Saint-Lambert est donc loin d'être une ville industrielle avec ce que cela peut comporter de désavantages : pollution, bruit, trafic intense de camions, etc.

- ***Un développement optimisé et harmonieux***

Il y a très peu de terrains publics vacants à Saint-Lambert. Cela illustre bien la maturité de la ville dont le développement est bien optimisé sans ressentir les inconvénients de la construction massive. La tendance est de construire en hauteur et à densifier (les plus récents développements immobiliers à Saint-Lambert sont des condos, d'ailleurs).

- ***Vaste réseau de pistes cyclables***

Saint-Lambert se trouve à proximité de plusieurs pistes cyclables dont la Riveraine, piste asphaltée longeant le Fleuve allant de Sainte-Catherine à Varennes et permettant l'accès à Montréal. Cette proximité avantageuse permet des déplacements autant pour les loisirs que pour le travail.

- ***Un conseil municipal favorable au développement durable***

Le conseil municipal compte 9 membres dont la majorité manifeste un intérêt pour le développement durable et une très bonne compréhension des enjeux environnementaux majeurs auxquels nos sociétés font face. Le Réseau a réalisé un sondage auprès des candidats aux dernières élections municipales de 2017 et les résultats sont accessibles sur notre site web: <http://reseauecocitoyen.org/elections-municipales-2017/>

De plus, le maire siégeant au CA de la RTL comme président peut influencer l'offre de transport à Saint-Lambert.

En synthèse, Saint-Lambert est une ville qui offre un milieu de vie de qualité élevée, de par sa connectivité avec la région métropolitaine, sa population aisée et instruite ainsi que son village charmant, à échelle humaine.

DÉFIS DE SAINT-LAMBERT

Défis sociaux

- ***Une faible population***

Avec sa population de 21 861 habitants, Saint-Lambert est la 48^e ville la plus peuplée au Québec. La principale source de revenu étant la taxe foncière, la faible population constitue une difficulté supplémentaire.

- ***Une population âgée dont les revenus sont limités***

Selon le recensement de 2016, l'âge moyen de la population est de 47,1 ans et l'âge médian de 49,8 ans. 28,1 % de la population a 65 ans et plus alors que pour l'ensemble de l'agglomération de Longueuil, cette tranche représente seulement 19,2 %. La capacité de cette tranche de la population à pouvoir faire face à des augmentations de taxes devient souvent problématique vu son absence sur le marché du travail.

Défis environnementaux

- ***Un couvert arboricole en dessous de la moyenne***

La Ville estime à environ 15 000 le nombre total d'arbres sur les terrains publics de son territoire. Un projet d'inventaire forestier est en cours depuis 2013. Malgré ce chiffre qui semble impressionnant, Saint-Lambert a seulement 24 ha de forêt et son taux de superficie forestière de 2,7 % la classe en 176^e place sur les 179 villes de la Montérégie! Le taux de couverture forestière de l'agglomération de Longueuil est de 15,23 %⁹.

- ***La proximité des grands axes routiers et du chemin de fer***

Saint-Lambert subit le trafic de transit d'autres villes de la banlieue vers de grands axes routiers, vers les ponts et vers la gare. Le stationnement de la gare de Saint-Lambert est en partie occupé par des utilisateurs provenant de l'extérieur de Saint-Lambert. La route 132 est une réelle barrière à l'accès au fleuve Saint-Laurent. De plus, la route 132 ainsi que la voie ferrée du Canadien National sont deux sources importantes de bruit, de pollution et de risques.

- ***La venue du Réseau express métropolitain (REM)***

Les inconvénients cités au point précédent seront intensifiés avec la réalisation du REM dont une gare sera localisée près du terminus Panama à Brossard.

Défis économiques

- ***Des commerces en concurrence avec les grands centres régionaux***

De grands centres commerciaux : le Mail Champlain, Place Longueuil, les Promenades Saint-Bruno et le DIX-30 se trouvent tous à moins de 15 minutes en voiture du centre-ville de Saint-Lambert. Ces centres, avec d'énormes stationnements et des magasins de toutes sortes, attirent fortement la population de Saint-Lambert et des environs, ce qui affecte nos commerces locaux.

⁹ GéoMont, 2018. Évaluation des pertes et gains de superficies forestières en Montérégie entre 2009 et 2017 - Rapport final. Projet No P34045, 40 pages.

http://www.geomont.qc.ca/wp-content/uploads/2018/10/PSFM_P34045_21080831_V2.pdf

- ***Une accessibilité restreinte au Village (centre-ville de Saint-Lambert)***

L'accessibilité au Village, où se concentrent une majorité des commerces et services, se fait via l'avenue Victoria, le boulevard Désaulniers ou la rue Riverside. L'avenue du Prince-Arthur est relativement peu fréquentée. L'avenue Victoria, principale artère commerciale, n'a que deux voies que doivent se partager les voitures, les autobus et les vélos. Le chemin de fer impose un passage sous un viaduc qui crée une contrainte car il est difficile et peut-être même impossible d'agrandir les voies existantes en vue de créer une véritable piste cyclable. Il est peu sécuritaire de traverser le viaduc à vélo dans les conditions actuelles. Les lignes d'autobus desservent le Village à des intervalles de 20/30 minutes. Les supports pour vélo sont comptés et la circulation sur l'avenue Victoria n'est pas sécuritaire pour les vélos.

- ***Des zones d'habitation éloignées les unes des autres (Préville vs Vieux Saint-Lambert)***

Certains secteurs de la ville, notamment Préville, sont éloignés du Village et leur connexion via le transport en commun est insuffisante en fréquence et en couverture.

Préville est à environ 40 minutes de marche du centre-ville. Que l'on emprunte Victoria ou Riverside, le parcours à pied ne présente aucun attrait d'autant plus que les trottoirs existants sont assez cahoteux à cause des dénivellations. Cette situation pousse le citoyen de Préville à utiliser sa voiture pour venir au Village ou encore à privilégier les commerces de Brossard pour faire ses courses. Les places de stationnement du Village étant généralement saturées, la deuxième option l'emporte trop souvent et s'avère défavorable à la fréquentation de nos commerces locaux.

- ***Une assiette fiscale dont la croissance est limitée***

Saint-Lambert est la 10^e ville au Québec qui sollicite le plus ses contribuables en pourcentage de leur revenu, les premières étant principalement les villes défusionnées de Montréal. Elle est par ailleurs l'une des villes ayant le taux de taxation uniformisé le plus élevé de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

En 2015, plus de 80 % des revenus de la Ville, soit 41 M\$ sur les 50 M\$ du budget global, provenaient de la taxe foncière.¹⁰

- ***La réfection coûteuse des infrastructures***

Des infrastructures désuètes sont observables; le système d'aqueduc, certains bâtiments municipaux et un grand nombre de rues tardent à être réparés.

- ***Peu de zones à développer et peu d'industries***

Les immeubles industriels ont rapporté une somme d'environ 310 000 \$ en taxes foncières pour l'année 2017. Ce chiffre constitue moins de 1 % de la taxe foncière globale qui est de près de 45 M\$ (p. 39 du Rapport financier)¹¹. La contribution de l'industrie dans le budget de la Ville est

¹⁰ <https://www.lecourrierdusud.ca/saint-lambert-une-ville-riche-qui-manque-de-moyens/>

¹¹ Rapport financier exercice 2017

donc assez faible. Cette faible présence industrielle se traduit par une forte iniquité fiscale dans le giron de la grande agglomération de Longueuil. Construite en presque totalité, la Ville ne compte que très peu de terrains vacants à développer, ce qui nous appelle à mettre le plus grand soin quant au choix des futurs projets de développement à autoriser.

En synthèse, les défis de Saint-Lambert concernent la démographie de sa population avec une grande proportion de personnes âgées, son faible couvert forestier à conserver et développer, le manque de connectivité entre les différents secteurs de la ville, une assiette fiscale peu diversifiée et les infrastructures routières et projets régionaux qui impactent son territoire.

Le tableau de suivant résume les forces et les défis de Saint-Lambert sur les plans social, économique et environnemental :

Plan	Opportunités	Défis
Économique	À proximité des grands axes routiers et traversé par un chemin de fer	À proximité des grands axes routiers et traversé par un chemin de fer
	Une desserte de transport collectif variée	La venue du Réseau express métropolitain (REM)
		Accès restreint au Village par transport en commun et actif
	De plus grandes responsabilités dévolues aux municipalités pour prendre en main leur développement	Des commerces en concurrence avec les grands centres régionaux
	Proximité du centre-ville de Montréal et d'autres villes	Des quartiers résidentiels peu connectés par le transport en commun et actif
		Inégalité fiscale avec l'agglomération de Longueuil dont la croissance est limitée
		La réfection coûteuse des infrastructures
		Peu de zones à développer et peu d'industries
Social	Une dimension humaine	Une faible population
	Une population aisée et instruite	Une population plus âgée que la moyenne régionale
	Un noyau villageois agréable	
	Proximité et accès piéton au parc Jean-Drapeau	
	Ville riveraine du fleuve Saint-Laurent	
	Vues imprenables du centre-ville de Montréal, du Mont-Royal, et du fleuve Saint-Laurent	
Environnemental	Peu d'industries	Un couvert arboricole sous la moyenne québécoise
	Peu de zones vacantes à développer	
	Un maire qui siège au Réseau de transport de Longueuil (RTL)	
	Proportion de conseillers municipaux favorables au développement durable	

PARTIE 2 – VISION DU RÉSEAU ÉCOCITOYEN POUR SAINT-LAMBERT

Les idées mises de l'avant ont été recueillies à partir des pages Facebook du Réseau, du forum sur notre site web (www.reseauecocitoyen.org), auprès du public qui a visité notre kiosque d'information lors de "Saint-Lambert en Fête" et par les membres, lors de rencontres tenues en juin, août et octobre 2018. La réflexion sur chacun des thèmes a été orientée à partir d'une idée directrice énoncée en amont des discussions. Pour chacun des thèmes, un énoncé encadré reflète le Saint-Lambert de 2035.

Les enjeux majeurs à l'heure actuelle, la lutte contre les changements climatiques et la pression exercée par nos sociétés sur les écosystèmes ont suscité plusieurs idées intégrées dans les différents thèmes et ces phénomènes étant interreliés, certaines idées se recoupent.

1. LUTTE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Saint-Lambert, ville carboneutre en 2035

Les changements climatiques sont l'un des défis majeurs de notre époque, ils représentent une menace pour nos sociétés et pour la planète. Leurs impacts directs et indirects sur nos vies seront de plus en plus importants et difficiles à prévoir et à gérer. Le cinquième rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) confirme que le réchauffement du système climatique est sans équivoque et que nombre des changements observés sont sans précédent depuis des décennies, des siècles, voire des millénaires.¹²

Les évidences démontrent que (1) la concentration des gaz à effet de serre (GES) dans l'atmosphère est directement liée à la température globale moyenne sur la Terre; (2) depuis l'époque de la révolution industrielle, la concentration des GES a augmenté de façon constante, de même que les moyennes de températures mondiales et (3) le GES le plus abondant, le dioxyde de carbone (CO₂), est le produit de la combustion d'énergies fossiles.¹³

Bien que des accords internationaux soient signés entre les pays, tous les acteurs de la société doivent s'impliquer dans l'effort pour atteindre les cibles fixées. Dans ce contexte, les villes sont la clé de voûte de la lutte aux changements climatiques puisqu'elles ont juridiction sur le transport et sur la gestion des déchets, qu'elles peuvent édicter des règlements concernant l'aménagement et l'utilisation du territoire et qu'elles peuvent agir comme laboratoires où des solutions sont expérimentées avant d'être appliquées à plus grande échelle.¹⁴ Les gouvernements municipaux ont donc un rôle important à jouer dans la protection du climat car ils ont un contrôle ou une incidence direct ou indirect sur près de la moitié des émissions de gaz à effet de serre du Canada (350 millions de tonnes).¹⁵

Face à ces constats, l'organisme Carrefour Climat, en partenariat avec la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et le Conseil international pour les initiatives écologiques locales (International Council for Local Environmental Initiatives, ICLEI), a mis sur pied un programme spécifique, *Partenaires dans la protection du climat (PPC)*, pour aider les collectivités canadiennes à lutter contre les changements climatiques.¹⁶

Plusieurs villes dans le monde (Londres, New York, Boston, Copenhague, Yokohama, Sidney, Melbourne, Berlin, etc.) et au Canada (Toronto) s'engagent à diminuer de manière draconienne leurs émissions de GES pour atteindre la carboneutralité au plus tard en 2050.^{17 18} Au Québec,

¹² <http://www.un.org/fr/sections/issues-depth/climate-change/index.html>

¹³ <http://www.un.org/fr/sections/issues-depth/climate-change/index.html>

¹⁴ <http://carrefourclimat.ca>

¹⁵ <https://www.fcm.ca/accueil/programmes/partenaires-dans-la-protection-du-climat/à-propos-des-changements-climatiques-et-de-l'énergie.htm>

¹⁶ <https://www.fcm.ca/accueil/programmes/partenaires-dans-la-protection-du-climat/comment-adhérer-aux-ppc.htm>

¹⁷ Cailliau, J., 2016, Copenhague : objectif carboneutre, un vélo à la fois, Les Affaires,

<https://www.lesaffaires.com/dossier/mission-villes-intelligentes/copenhague--objectif-carboneutre-un-velo-a-la-fois/588102>

Coalition climat Montréal travaille à ce que Montréal s'engage à atteindre la carboneutralité pour son 400^e anniversaire, soit en 2042, en s'appuyant sur le fait que la Ville de Montréal cible une réduction de 80 % de ses émissions de GES d'ici 2050.¹⁹

Dans ce contexte international, canadien et québécois, le Réseau souhaite que Saint-Lambert se donne pour objectif d'être une ville carboneutre en 2035 pour lutter contre les changements climatiques.

Parmi les stratégies pour s'y rendre, nous recommandons la réduction de la consommation d'énergie en général et l'abandon des énergies fossiles au profit des énergies renouvelables. D'autres stratégies font l'objet des autres recommandations car tous les sujets traités dans ce mémoire convergent vers la **vision d'un Saint-Lambert intelligent, durable et carboneutre en 2035**.

Cette section se concentre sur les idées concrètes de mise en pratique de la recommandation qui concernent les sources d'énergie et elles sont organisées dans trois axes: le transport, les bâtiments et le style de vie des Lambertois.

Transport

Les mesures pour rendre neutre le bilan du transport par véhicules à combustion incluent:

- Permettre 1 voiture par logement.
- Taxer la 2^e voiture.
- Offrir des bornes électriques dans les lieux publics.
- Atteindre 100 % du transport public fonctionnant avec des énergies renouvelables.
- Faire de même pour tous les véhicules de la Ville (camions, machines, voitures, etc.).

Bâtiments et espaces publics

Des mesures concernent l'environnement bâti, privé et public ainsi que l'aménagement des espaces publics :

- Exiger que toutes les rénovations et les nouvelles constructions se conforment aux normes environnementales les plus strictes (LEED, etc.).
- Installer des panneaux solaires sur tous les bâtiments publics.
- Offrir des incitatifs qui favorisent l'installation des panneaux solaires sur les bâtiments privés.
- Subventionner la géothermie pour des blocs de maisons existantes (géothermie communautaire); la rendre obligatoire pour les nouvelles constructions et les rénovations majeures (excédant 200 000 \$ par exemple).

¹⁸ Carbon Neutral Cities Alliance <https://carbonneutralcities.org/about/>

¹⁹ <http://coalitionclimatmtl.org/fr/accueil/>

Style de vie

Des mesures touchent le style de vie des citoyens. Ces mesures peuvent être adoptées au moyen de règlements et/ou encouragées par des incitatifs financiers:

- Exiger que tous les outils à petits moteurs (tondeuse, déchiqueteuse, triporteur, etc.) soient électriques.
- Interdire les équipements d'aménagement et d'entretien à moteurs à essence à Saint-Lambert.
- Favoriser l'installation de cordes à linge dans les cours.
- Interdire les foyers au bois intérieurs et extérieurs ou les encadrer avec les normes les plus exigeantes en matière d'efficacité et d'émissions de particules.
- Faire en sorte que les citoyens se déplacent à pied ou à bicyclette (transport actif) pour leurs obligations quotidiennes.

2. MOBILITÉ DURABLE

Il est possible de vivre à Saint-Lambert sans voiture

À Saint-Lambert, se déplacer en voiture est un privilège et une grande majorité des conducteurs le savent bien et partagent la route, dans le respect, avec les personnes qui utilisent des modes de transport actifs.

Ceci dit, un éventail de mesures devrait être mis en place pour faciliter l'utilisation du transport actif, du transport en commun et de l'auto-partage. L'ensemble des rues doit être pensé et aménagé pour encourager et faciliter les déplacements actifs: larges trottoirs, voies cyclables réservées et installation de mobilier urbain attrayant pour se reposer et socialiser.

Aménagement urbain vers le Village et le Carré St-Lambert

L'accessibilité au centre-ville et aux services de proximité pour tous les districts de Saint-Lambert est mise de l'avant :

- Établir comme cible qu'au minimum 70 % des résidents utilisent d'autres moyens de transport que l'auto (vélo, à pied ou transport en commun) pour se rendre au Village ou à la gare.
- Améliorer la traversée à pied et à vélo sous les viaducs Prince-Arthur et Victoria. Le tunnel Prince Arthur pourrait par exemple être partagé: d'un côté vélo et piétons, de l'autre, voitures en alternance.
- Prioriser l'établissement de services de proximité sur Victoria, par exemple: commerce alimentaire de fruits et légumes, boulangerie, etc.
- Aménager un trottoir sur le boulevard Laurier pour accéder à pied aux services du Carré St-Lambert (IGA, SAQ, autres commerces) de manière sécuritaire toute l'année.
- Faciliter les services de proximité pour le secteur de Préville à distance de marche et de vélo (par exemple: gestion partagée Ville et école Préville pour la bibliothèque).

Favoriser le transport actif sur l'ensemble du territoire

Pistes de solution pour sécuriser et favoriser le transport actif :

- Aménager l'ensemble des rues pour que la population puisse se déplacer à pied, à vélo ou tous autres moyens de transport actif, vers tous les lieux publics et les commerces.
- Installer une abondance de supports à bicyclettes près des stationnements et des commerces.
- Améliorer les voies cyclables existantes (coordination avec Longueuil pour rendre la piste rue Tiffin sécuritaire) et en créer de nouvelles sur le territoire comme sur Logan, le boulevard Queen et le long du Country Club de Montréal.

- Connecter la piste cyclable sur l'avenue Victoria depuis la rue Riverside jusqu'à la limite de Brossard, pour rejoindre la piste de la rue Simard.
- Poursuivre la piste cyclable entre Notre-Dame et Simard le long du fleuve, comme c'est le cas à Longueuil.
- Encourager la mobilité active des écoliers du primaire, secondaire et cégep (trottibus, vélobus, déplacement sécuritaire, incitatifs financiers).
- Encourager la mobilité active des Lambertois vers les espaces communautaires, par un incitatif financier, tel qu'une réduction sur l'abonnement aux activités avec la carte citoyenne (centre de loisirs, bibliothèque, hôtel de ville, jardins collectifs et communautaires, etc.).
- Installer un service de vélopartage (style Bixi), disponible et accessible à peu de frais, géré par un organisme à but non lucratif. Les vélos et autres moyens de déplacement actif seraient équipés de paniers pour pouvoir être utilisés non seulement pour la promenade mais aussi pour les petites commissions.
- Assurer un déneigement adéquat des trottoirs en hiver, en apportant un soin particulier aux intersections et aux feux de circulation.
- Élargir l'offre de service «Un vélo, une ville» à d'autres publics en plus du service déjà offert aux aînés.
- Assurer un accès 12 mois par année au centre-ville de Montréal pour les vélos et les piétons en ajoutant une passerelle sur l'écluse en aval et en déneigeant la route verte au parc Jean-Drapeau.
- Ajouter un accès piéton au Pont Victoria.

Favoriser le transport en commun

Saint-Lambert est à seulement 15 minutes sans délai de trafic du centre-ville de Montréal. Le déplacement en autobus, en métro ou avec le REM doit offrir un temps de déplacement similaire ou plus court.

Voici nos suggestions pour atteindre un objectif de **tripler le nombre de Lambertois empruntant le transport en commun d'ici 2035** :

- Rendre le déplacement quotidien à pied ou à vélo vers la gare plus serein en aménageant des trottoirs adéquats, en réduisant la circulation, etc.
- Ajuster les horaires du RTL avec les horaires de trains pour un transit sans attente.
- Mettre en place une navette électrique dans les limites de Saint-Lambert pour connecter Prévile et le Haut-Saint-Lambert avec le Village (bibliothèque, centre de loisirs, gare).
- Revoir les trajets du RTL pour augmenter la connectivité inter-municipale sur la Rive-Sud et non seulement vers le métro.
- Réviser les horaires des bus # 1, 6, 13 et 15 pour mieux coordonner les passages dans Saint-Lambert.

- Installer des cabines d'attente au coin de la gare pour favoriser les transits bus/train pour les passagers.
- Diminuer les espaces de stationnement à proximité de la gare de train.
- Développer un modèle innovant de quartier écologique et viable à proximité de la gare (TOD).

Favoriser le covoiturage

Compte tenu du fait que Saint-Lambert est la ville au Québec qui compte le plus de voitures électriques ou hybrides par habitant, on devrait également y retrouver le plus grand nombre de bornes de recharge ainsi qu'un service d'auto-partage pour ce type de voiture.

Voici nos suggestions pour favoriser le partage des voitures :

- Instaurer 2 voies sur 3 pour le covoiturage/voiture électrique ou à énergie renouvelable sur Laurier vers le pont Victoria.
- Créer et mettre en place un service de covoiturage grâce à la plateforme B-CITI permettant aux Lambertois de se déplacer pour le travail et les loisirs.
- Encourager le covoiturage: vers les écoles, vers le Centre de loisirs, vers la gare, en offrant un incitatif financier comme diminuer le coût des activités du Centre des loisirs, par exemple, pour ceux qui utilisent le covoiturage ou la passe mensuelle Opus.
- Réserver le stationnement de l'avenue Saint-Laurent (appartenant à la Ville) gratuitement pour les gens qui font du covoiturage vers la gare et charger un frais de stationnement pour la voiture solo.
- Installer des bornes de recharge au parc de la Voie maritime, au parc Préville, sur l'avenue Victoria, près de l'hôtel de Ville, etc.
- Instaurer un service d'autopartage électrique/énergie renouvelables subventionné par l'agglomération et en lien avec la passe RTL/Opus.
- Diminuer le nombre d'espaces de stationnement du Carré St-Lambert.

3. VERDISSEMENT DE SAINT-LAMBERT

Le territoire de Saint-Lambert est constitué d'une trame verte qui le caractérise et le distingue des villes avoisinantes

L'organisme *Collectivités viables* définit le verdissement urbain comme l'opération visant à augmenter la quantité de végétaux présents dans un espace donné, motivée par des objectifs environnementaux et d'amélioration de la qualité de vie.²⁰

Le développement des espaces verts et le verdissement des milieux urbains doivent faire partie des stratégies visant l'adaptation aux changements climatiques. Il est démontré que lorsqu'elles sont correctement développées, les stratégies de réduction des îlots de chaleur urbains et de la pollution atmosphérique peuvent aussi occasionner des bénéfices en terme de réduction des GES, ce qui en retour peut atténuer les effets des changements climatiques et les risques pour la santé qui y sont associés. Les bénéfices pour la santé physique, mentale et sociale de la population sont aussi nombreux et bien documentés.²¹

La *Fédération interdisciplinaire de l'horticulture ornementale du Québec* considère que, au même titre qu'il existe des infrastructures grises, les municipalités du Québec devraient s'équiper de plus d'infrastructures vertes afin d'atteindre leurs objectifs de développement durable. Des phytotechnologies comme les murs végétaux, les toits verts, des barrières sonores vivantes et des systèmes végétalisés de gestion des eaux pluviales doivent être connectées à des mesures comme la protection et la mise en valeur de la biodiversité existante, la protection des parcs nature, des parcs urbains, des terrains sportifs, des cours d'école, de la foresterie urbaine, des ruelles et des corridors verts, des aménagements végétaux des espaces résidentiels, des stationnements, des espaces commerciaux et industriels et de l'agriculture urbaine pour créer une trame verte sur le territoire.²²

La ville de Saint-Lambert s'est dotée d'une politique de l'arbre en 2012 reconnaissant la valeur de la forêt urbaine ainsi que son devoir de la protéger.²³

Dans le contexte actuel d'adaptation aux changements climatiques et en se basant sur l'éventail des mesures de verdissement cité, **le Réseau souhaite que Saint-Lambert complète sa trame verte et la rende riche et diversifiée.**

Voici des exemples de moyens pour atteindre cet objectif :

- Élaborer une *Politique des infrastructures vertes* qui intégrera la Politique de l'arbre de la Ville de Saint-Lambert. Cette politique visera à protéger et mettre en valeur les écosystèmes urbains de manière globale plutôt que par leurs composantes ciblées : on parlera de forêt plutôt que d'arbre(s).

²⁰ <http://collectivitesviables.org/sujets/verdissement.aspx>

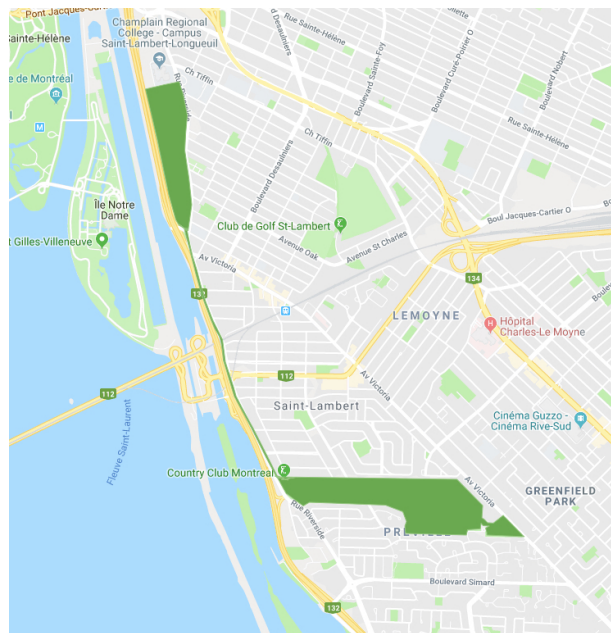
²¹ Beaudoin M. et M-É Levasseur, 2017. Verdir les villes pour la santé de la population, Revue de la littérature. Direction de la santé environnementale et de la toxicologie, INSPQ.

²² <https://www.fihq.qc.ca/professionnel/environnement/infrastructures-vertes-un-verdissement-raisonne>

²³ <http://www.saint-lambert.ca/fr/publications/politique-de-larbre>

Mémoire du Réseau écocitoyen sur la Vision 2035 de la ville de Saint-Lambert

- Y inclure un large éventail de phytotechnologies et d'espaces verts à mettre en place pour compléter la trame verte de Saint-Lambert.
- Y inclure des outils pour guider les citoyens dans la prise de décision en lien aux espèces végétales à privilégier, la protection des espèces d'intérêt et des exemplaires matures en santé.
- Imposer au minimum la présence d'un arbre en façade de résidence.
- Élaborer une base de données des exemplaires d'arbres et certains arbustes qui sont plantés dans les espaces publics et privés du territoire; cet inventaire sera alimenté par tous les entrepreneurs paysagistes qui œuvrent sur le territoire ainsi que par les services pertinents de la Ville et ses citoyens. Chaque arbre y sera consigné avec son état de santé, les traitements appliqués et les risques associés.
- Planter le long des rues des espèces d'arbre à valeur environnementale (ombre, aliment pour les oiseaux, fruitiers, etc.).
- Favoriser l'aménagement de toits verts et de murs végétalisés, en commençant par des installations sur les édifices municipaux.
- Aménager un mur végétal le long de l'autoroute 132 et le long du chemin de fer pour réduire le bruit et la pollution en plus d'embellir l'environnement.
- Verdifier les stationnements pour contrer les îlots de chaleur et les rendre perméables.
- Instaurer une **trame verte** par la mise en valeur et la protection des parcs et des espaces verts existants. Ce corridor vert permettra de relier le parc de la Voie maritime jusqu'au prolongement de la voie cyclable le long du fleuve (passage rue Notre-Dame) et rejoindre par une nouvelle passerelle piétonne au-dessus du boulevard urbain de la route 132 et le Country Club de Montréal et le boisé du Limousin.



- Aménager le Country Club de Montréal en forêt urbaine partie intégrale de la trame verte. La Ville reconvertit en parc nature le terrain de golf avec différents secteurs : plantation d'un arborétum, espaces en friche, des sentiers aménagés, des sections pour l'agriculture urbaine, incluant des serres pour les semis, etc.

4. AGRICULTURE URBAINE

Saint-Lambert est une oasis d'agriculture urbaine

En harmonie avec le Plan de développement durable, la ville de Saint-Lambert deviendrait une oasis d'agriculture urbaine simplement en changeant la vocation de certains espaces publics et privés et en convertissant les surfaces gazonnées en milieux plus vivants et moins onéreux en entretien à l'intérieur de sa Politique des infrastructures vertes.

L'objectif est non seulement de participer à la lutte aux changements climatiques, mais aussi d'exploiter des espaces libres en les transformant en source alimentaire locale. Ce changement vise également à promouvoir le compostage, la réduction des pesticides et l'augmentation de la biodiversité par la multiplication des abeilles et autres pollinisateurs.

En adoptant cette vision pour le futur, Saint-Lambert joindra les rangs de plusieurs municipalités au Québec, au Canada et ailleurs dans le monde. Les citoyens maîtriseront l'art du jardinage et découvriront le plaisir de se procurer leur propre nourriture tout en profitant d'une alimentation plus saine. Le jardinage de proximité renforcera aussi l'éducation de nos enfants en ce qui concerne la nature en général et la nourriture en particulier. En adoptant l'agriculture urbaine dans son style de vie, Saint-Lambert renforcera son caractère dynamique, social et communautaire.

Mise en place d'une équipe dédiée à l'agriculture urbaine

Le succès à moyen et long terme d'une Politique d'agriculture urbaine efficace et durable repose sur la création d'une équipe de professionnels dédiés travaillant à cet objectif. Cette équipe a le mandat de conseiller, de guider et de soutenir les citoyens dans leurs pratiques d'agriculture urbaine.

Terrains privés

- Augmenter à 30 % la superficie des terrains privés (résidences ou immeubles à revenus) avec devanture constituée de plantations de légumes, de fines herbes, de fleurs, d'arbustes à fruits, etc. pour réduire l'omniprésence des pelouses.
- Encourager les murs et toits végétalisés composés principalement de plantes comestibles ou pollinisatrices.
- Encourager les cultures en balcons et en serres cultivées (méthode bioclimatique).
- Favoriser le remplacement ou la plantation d'arbres par des espèces indigènes, fruitières ou à noix.
- Gérer les eaux pluviales par l'installation de barils et de chaussées perméables au lieu d'entrées asphaltées.

Terrains publics

- Planter au minimum un jardin collectif ou communautaire dans chaque district de Saint-Lambert.
- Installer des potagers sur les terrains publics en îlots de rue (ex. coin Osborne/Rivermere).
- Planter des espaces d'agriculture dans les institutions publiques (écoles, centres de soins, garderies, etc.) pour fournir des aliments aux cafétérias.
- Remplacer les arbres à abattre par des arbres indigènes, fruitiers ou à noix.
- Identifier des espaces publics pour transplanter les surplus de vivaces des citoyens.
- Récupérer les eaux pluviales des institutions et des espaces commerciaux ou municipaux pour l'arrosage de la végétation.
- Augmenter le nombre de stations de compostage communautaire pour fournir du compost aux jardins à proximité.

Autres volets de l'agriculture urbaine impliquant la vie animale

Si l'agriculture urbaine est caractérisée principalement par des aménagements utilisant des plantes comestibles et des arbres fruitiers, elle l'est aussi, dans une moindre mesure, par des élevages à très petite échelle structurés pour :

- Favoriser l'apiculture et l'utiliser comme moyen d'éducation et de formation.
- Favoriser l'élevage urbain: permettre de manière encadrée la garde de poules, lapins, canards, etc.
- Permettre l'installation d'unités d'aquaponie produisant du poisson et des légumes locaux (dans les résidences, commerces et institutions).

5. EMPREINTE ÉCOLOGIQUE

Il est bien documenté que notre mode actuel de consommation et de production n'est pas viable sur le long terme.²⁴ Le concept d'empreinte écologique a été développé dans les années 90 pour quantifier la pression exercée par un individu ou une communauté sur l'environnement pour produire les ressources qu'il ou elle consomme et pour absorber les déchets générés.²⁵ L'empreinte écologique soutenable est estimée à 1,7 ha globaux par habitant. Le Canada affichait une empreinte écologique de 8,05 ha globaux par habitant en 2014, ce qui le classait au 8e rang des pays évalués.²⁶ C'est évident que nous devons diminuer de manière urgente notre consommation de ressources et d'énergie pour diminuer la pression que notre mode de vie exerce sur la planète.

Les thèmes suivants abordent la vision du Réseau en lien à l'empreinte écologique de Saint-Lambert en ce qui a trait à la gestion de l'eau et des matières résiduelles ainsi qu'à la consommation responsable des biens et services de la vie courante.

5.1. MATIÈRES RÉSIDUELLES

Saint-Lambert est la ville de la CMM produisant le moins de déchets par habitant

Le tableau suivant montre le portrait du bilan de la gestion des matières résiduelles à Saint-Lambert et dans les villes environnantes selon des données publiées par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

²⁴ <https://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/sustainable-consumption-production/>

²⁵ <http://monclimatetmoi.ca/glossaire/#c491>

²⁶ <http://data.footprintnetwork.org/#/compareCountries?cn=all&type=EFCpc&yr=2014>

Type de matières	Saint-Lambert	Saint-Bruno	Sainte-Julie	Boucherville	Brossard	Varenes
Matières recyclables récupérées	113	108	120	120	76	120
Matières putrescibles récupérées	46	123	76	102	34	66
Autres matières récupérées	33	33	89	33	36	91
Ordures ménagères	270	260	221	224	195	238
Total (kg/hab)	462	524	506	479	341	515

Source : CMM, 2016 Tableau de bord du plan métropolitain de gestion des matières résiduelles (PMGMR)²⁷

Même si Saint-Lambert ne produisait pas plus de matières résiduelles que les villes voisines, elle était l'une des villes qui produisait plus d'ordures ménagères ultimement destinées à l'enfouissement en 2016.

La saine gestion des matières résiduelles implique le respect scrupuleux de la hiérarchie des 3RVE:

- Réduction à la source
- Réemploi
- Recyclage
- Valorisation
- Élimination

Il fut un temps où recycler était un moyen de se donner une conscience environnementale: la quantité d'emballage ne comptait pas, pourvu que ce soit recyclable. Cette période est bien révolue et maintenant remplir son bac de recyclage ne peut plus être en vogue. Il faut diminuer les matières résiduelles, qu'elles soient recyclables, compostables ou des déchets non récupérables. L'une des méthodes essentielles pour y parvenir est de réduire à la source.

Selon les statistiques de Recyc-Québec, seulement 3 % de ce qui se retrouve actuellement dans nos sacs à ordures devrait s'y retrouver. En effet, le sac à ordures des Québécois serait composé de 20 % de matières recyclables, de 57 % de matières organiques et d'une foule d'autres matières qui ne devraient pas s'y retrouver.

La Politique québécoise de gestion des matières résiduelles 2011-2015 prévoyait recycler 100 % des matières organiques en 2020, cette cible a cependant été revue et le bannissement complet des matières organiques de l'élimination est dorénavant prévue pour 2022.

²⁷ <http://tbpmgmr.cmm.qc.ca/swf/MesureIndicateurs.php>

Dans ce contexte, plusieurs villes québécoises ont introduit une troisième voie de collecte pour les matières organiques.

Le Réseau fait les recommandations suivantes à la ville de Saint-Lambert en ce qui a trait à la saine gestion des matières résiduelles dans le but de devenir la ville qui produit le moins de déchets par habitant :

- Encourager la réduction de la production de déchets à la source au moyen des actions de sensibilisation, des activités pertinentes et des incitatifs financiers.
- Mettre rapidement en place la 3^e voie de collecte de matière organique à la grandeur de son territoire.
- Instaurer un système de collecte intelligent avec incitatif financier à la réduction de type pollueur-payeur adapté du modèle existant à la ville de Beaconsfield.
- Continuer d'encourager le compost à la maison avec composteur domestique.
- Accompagner les restaurants et les commerces dans la gestion plus écologique de leurs déchets.
- Se doter d'un service de déchiquetage de branches.
- Installer des poubelles à compost dans les lieux publics.
- Récupérer le compost des composteurs communautaires locaux pour l'utiliser dans les parcs, jardins et espaces verts municipaux.
- Collecter les déchets organiques toutes les semaines, le recyclage aux deux semaines et les déchets une fois par mois (sauf l'été aux 2 semaines).
- Faciliter la réutilisation des objets de catégorie encombrant en installant des points de collecte gratuite à Saint-Lambert.
- Faire pression sur les instances politiques pour que les bouteilles de verre soient consignées.
- Se doter de lieux de dépôt pour les contenants de verre non consignés afin qu'ils soient revalorisés.
- Exiger des entrepreneurs en construction qui opèrent à Saint-Lambert qu'ils disposent des déchets de constructions et rénovations de manière adéquate; surveillance pendant les travaux et responsabilité conjointe entrepreneur/citoyen.

5.2. EAU

Saint-Lambert a diminué de moitié sa consommation d'eau potable par habitant

La ville de Saint-Lambert est alimentée en eau potable par l'usine de filtration Le Royer qui puise l'eau du fleuve Saint-Laurent. Cette usine gérée par l'agglomération de Longueuil alimente aussi Brossard et certains secteurs de Longueuil dont LeMoynes et Greenfield Park.

Selon les bilans d'eau de 2016, à Saint-Lambert, la consommation serait de 703 litres par personne par jour, alors qu'on a les données suivantes pour les villes environnantes : Longueuil: 538 l/p/j, Boucherville: 766 l/p/j, Ste-Julie, 398 l/p/j, Brossard 348 l/p/j, Varennes 515 l/p/j.

À part Boucherville dont la consommation d'eau est élevée parce qu'elle a un grand parc industriel (près de 600 entreprises), c'est à Saint-Lambert qu'il y a le plus grand volume d'eau distribué par personne par jour parmi les villes environnantes, faisant de notre ville l'une des plus grandes consommatrices de la Montérégie.

Les raisons de la forte consommation sont généralement liées aux fuites dans les réseaux de distribution ou à une surconsommation. Le ministère des Affaires municipales a imposé aux villes une estimation de leur consommation d'eau et la mesure de la consommation de nuit permettant d'évaluer les fuites dans leur réseau afin qu'elles prennent des dispositions pour y remédier.

La surconsommation est généralement liée à l'arrosage intensif et au remplissage des piscines. Saint-Lambert dispose d'une réglementation liée à l'arrosage, toutefois, la ville se donne-t-elle les moyens de la faire respecter? Combien de fois ne voit-on pas en parcourant les rues de Saint-Lambert l'été, des jets d'eau débordant des espaces gazonnés et arrosant le trottoir et la rue, ou sans nécessité après des périodes de pluie?

Nul n'ignore le nombre famélique de piscines à Saint-Lambert. Une piscine, c'est un standard de vie et avec les étés qu'on connaît maintenant, la piscine contribue nécessairement à la qualité de vie. Toutefois, une meilleure gestion des piscines pourrait permettre de diminuer le gaspillage de cette ressource précieuse.

Le Réseau propose des mesures pour réduire la consommation d'eau potable et améliorer la qualité des eaux usées :

- Sensibiliser à la conservation de l'eau et éduquer la population sur le gaspillage et ce que l'on ne peut jeter dans l'eau.
- Continuer à subventionner l'achat de barils d'eau de pluie pour l'arrosage.
- Implanter des compteurs d'eau potable pour les résidences et imposer le paiement d'une surtaxe pour la consommation d'eau au-delà d'un certain volume.
- Imposer la récupération de l'eau des piscines.

5.3. CONSOMMATION RESPONSABLE

L'approvisionnement responsable devient pratique courante pour tous les acteurs de Saint-Lambert

Nous sommes en accord avec l'organisme Équiterre en affirmant que tous nos choix de consommation ont un impact sur l'environnement et sur la société et que chaque personne a le pouvoir de façonner le monde à partir de ses choix quotidiens. En effet, nos choix quotidiens peuvent influencer les comportements des fabricants, des distributeurs, des détaillants et pousser les décideurs à adopter des politiques et des règlements en faveur de l'environnement et des droits des citoyens.²⁸

Guider nos choix de consommation par des critères de durabilité environnementale et d'éthique sociétale amène à réfléchir à la chaîne d'approvisionnement des biens et services. Le concept d'achat responsable consiste à intégrer des critères environnementaux, sociaux et économiques aux processus d'achat des biens et services, comme moyen de réduire l'impact sur l'environnement, d'augmenter les bénéfices sociaux et de renforcer la durabilité économique des organisations, tout au long du cycle de vie des produits.²⁹

Cette section aborde les idées liées à la consommation d'aliments et de biens pour que Saint-Lambert réduise son empreinte écologique.

Au niveau de la Ville de Saint-Lambert

- Revoir et bonifier sa Politique d'approvisionnement responsable pour tous ses achats de biens et de services.
- Se doter d'une Politique d'événements écoresponsables pour que tous les événements ayant lieu sur son territoire soient encadrés par la norme BNQ 9700-253 ou semblables.³⁰
- Octroyer un Prix au commerçant le plus écoresponsable pour valoriser et encourager les meilleures pratiques.
- Mettre en place un marché public pour faciliter l'accès pendant toute l'année aux fruits, légumes et aliments frais et locaux.
- Interdire l'utilisation de tous les plastiques à usage unique (sacs, pailles, vaisselle) sur son territoire.
- Encourager l'utilisation de matériaux réutilisables ou recyclés dans les nouvelles constructions ou dans les rénovations.

²⁸ <https://equiterre.org/projet/consommation-responsable>

²⁹ <http://www.ecpar.org/fr/achat-responsable>

³⁰ <https://www.bnq.qc.ca/fr/normalisation/developpement-durable/gestion-responsable-d-evenements.html>

- Intégrer une joujouthèque à la bibliothèque pour l'emprunt des jouets et des jeux de société.

Au niveau des institutions de Saint-Lambert

- Créer un "Coffee Repair", un espace dédié à la réparation d'outils et d'objets et y offrir des ateliers de réparation des outils, horloges, couture comme moyen de transmission des connaissances.
- Ouvrir une boutique de location pour les outils, les objets moins utilisés et pour les articles pour bébés.
- Mettre sur pied des cuisines collectives pour tous, dans les écoles et y tenir des ateliers de cuisine et de sensibilisation au gaspillage alimentaire (date de péremption des aliments, meilleur avant, conservation des aliments, etc.).
- Installer des boîtes croque-livres dans tous les quartiers de la ville.

Au niveau des citoyens et des commerçants

- Adhésion des commerces à la Politique d'achat responsable de la Ville.
- Offrir la tasse à café en consigne.
- Distribuer les produits alimentaires invendus auprès d'organismes communautaires qui tiennent des banques alimentaires.
- Soutenir les commerces locaux en achetant à Saint-Lambert.
- Permettre aux clients d'apporter leurs contenants pour les aliments et les articles en vrac dans les commerces.

6. MIEUX VIVRE À SAINT-LAMBERT

Saint-Lambert se distingue par sa proximité au fleuve, son beau couvert arboricole et son riche patrimoine architectural

Soucieux de préserver la qualité du milieu de vie lambertois, certains s'opposent à tout changement, cherchant à fixer comme immuable le mode de vie actuel. Or qu'on le veuille ou non, Saint-Lambert fait partie de la région métropolitaine de Montréal et nous devons nous questionner sur la viabilité à long terme de l'organisation spatiale actuelle de la ville. Cette réflexion doit être faite non seulement pour des raisons écologiques mais également pour des questions économiques. Pendant combien de temps l'administration municipale pourra-t-elle répondre aux attentes de ses citoyens et faire face à ses obligations si ses sources de revenus stagnent? À moins que les Lambertois ne soient prêts à voir augmenter plus rapidement leur compte de taxes municipales, un changement s'impose.

À Saint-Lambert comme ailleurs, pour réduire les émissions de GES, il faut penser à accroître la « densité » ou encore la « compacité » de l'agglomération. Ce choix aura bien sûr des impacts sur le cadre bâti, sur les espaces verts, sur l'allure de la ville. Mais une ville plus compacte ne signifie pas une ville moins agréable à vivre! La compacité a des impacts positifs sur les services offerts à la population. Lorsque le bassin de population est plus grand par km², il devient plus facile d'offrir des transports collectifs et des services de loisirs. Les commerces de proximité ont un meilleur achalandage et de ce fait sont plus prospères. Le coût des infrastructures municipales est amoindri car elles desservent davantage de population. Enfin, un plus grand nombre de personnes signifiera un meilleur partage de l'assiette fiscale.

6.1. IMPACT DES INFRASTRUCTURES

Saint-Lambert optimise les aspects positifs de la densification tout en minimisant les impacts négatifs des infrastructures de transport

Dans une ville qui compte peu d'industries et où l'activité commerciale est en concurrence avec des centres régionaux, il faut chercher à augmenter la population locale si on veut viser la prospérité à long terme. Et comme les espaces vacants sont limités, il n'y aura pas de miracle : il faut augmenter la compacité de la ville. Sans être parfaits, des développements comme Le Quartier Victoria près de la gare de trains (Trigone), le Loggia rue Saint-Charles, le Vic & Lambert rue Riverside répondent à ce genre de préoccupations. On reprochera à certains de ces projets qu'ils n'ont que les désavantages de densification mais peut-être que de futurs développements domiciliaires de notre ville pourraient intégrer davantage de principes écologiques, comporter des espaces verts et même des toits verts.

Plutôt que de refuser tout genre de densification, le Réseau préfère proposer des lieux où il est possible d'accroître la compacité de façon harmonieuse :

- Revitaliser la portion de la rue Victoria qui va de Laurier à Churchill.
- Densifier ce tronçon avec des établissements commerciaux à un ou deux étages sans affecter le caractère champêtre du village.
- Aménager des logements au-dessus du Provigo et un stationnement partiellement souterrain.
- Trouver une nouvelle vocation aux entrepôts sur le boulevard Laurier.
- Prioriser la construction d'édifices en hauteur le long de la rue Riverside permettant d'accroître la population tout en réduisant le bruit en provenance de la route 132 et de Montréal.
- Repenser la multitude d'espaces de stationnement à Saint-Lambert. Pour une ville de banlieue, le centre du village regroupe un trop grand nombre d'espaces de stationnement. (2 au coin de Horsfall et Victoria, 2 sur la rue Elm, un derrière la Caisse populaire, 2 sur la rue Notre-Dame (derrière Taylor et Café Passion)).
- Réduire le nombre de stationnements (actuellement 1,5 stationnement/condo) et minimiser les stationnements en surface au strict minimum.
- Encourager les promoteurs à développer leurs espaces en enfouissant les stationnements, partout à Saint-Lambert, mais surtout dans le Village.

Le Réseau propose également des mesures pour optimiser les bienfaits de ces infrastructures routières tout en réduisant leurs impacts négatifs pour Saint-Lambert :

- Transformer la 132 en un boulevard urbain à 70 km/h avec parterre central végétalisé, en collaboration avec Longueuil, Brossard et le ministère des Transports du Québec (MTQ), contribuant ainsi à l'atténuation de la pollution sonore et de l'air. Prendre exemple sur le boulevard Champlain à Québec, et plusieurs villes telles que Chicago, San Francisco et Boston.
- Installer des aménagements pour contourner des obstacles majeurs, par exemple, avec des passerelles au-dessus de la 132 (comme à Longueuil).
- La transformation de la route 132 et de Riverside en boulevard urbain pourrait non seulement donner un meilleur accès au fleuve mais aussi dégager des terrains pour la création de parcs riverains faisant partie d'une trame bleue-verte.
- Imaginons les voies ferrées du CN autrement que ce qu'elles sont aujourd'hui? Suite à la catastrophe de Lac-Mégantic ne pourrait-on pas, de concert avec Montréal et les villes de la Montérégie, forcer les instances gouvernementales à demander la création de voies de contournement pour les trains de marchandises? La voie du CN pourrait être réservée aux trains de passagers et on peut imaginer y ajouter un parc linéaire reliant Montréal à la rive sud à l'image du High Line à New York. Une telle transformation valoriserait les terrains longeant la voie ferrée et donnerait des opportunités de développement immobilier en harmonie avec l'environnement et à une échelle respectueuse du caractère de Saint-Lambert.

- Réaménagement du boulevard Wilfrid-Laurier comme porte d'entrée importante vers Saint-Lambert en provenance de Montréal sans transiter par une autre ville. Ce tronçon du boulevard Laurier incluant le Carré St-Lambert, devrait être aménagé avec des trottoirs, rangées d'arbres et îlots de repos, un design urbain reflétant l'image de marque que nous souhaitons pour notre ville.

6.2. VIE COMMUNAUTAIRE

Je suis fière/fier d'habiter Saint-Lambert et je le dis haut et fort!

Une vision d'avenir en développement durable ne peut se concrétiser sans y inclure l'aspect social et culturel. Les changements climatiques et les problèmes environnementaux bouleversent nos habitudes. Il s'agit d'une menace importante qui fait surgir une opportunité pour réinventer nos manières de vivre ensemble. Le Réseau propose à la Ville de Saint-Lambert de relever ce défi en offrant aux familles et résidents un mieux-vivre et un mieux-être en accord avec nos valeurs communes de développement durable, de respect de l'environnement et de qualité de vie communautaire.

Voici quelques suggestions :

- Rendre l'avenue Victoria piétonne au moins une fois par mois pour des activités artistiques et sportives (musique, Taï chi, etc.).
- Rendre les parcs du Village plus conviviaux en installant des bancs de style placotioir.
- Mettre sur pied une maison proposant des activités avec mixité intergénérationnelle jeunes/aînés.
- Organiser des activités de géocaching/rallye à pied et vélo pour encourager la socialisation.
- Augmenter le nombre de visites guidées patrimoniales ou artistiques (Musée à ciel ouvert).
- Instaurer un service de bibliothèque à vélo pour aînés et jeunes.
- Organiser des ventes de garage plus fréquemment.
- Offrir des frais de location abordables pour les commerces de services de base, tels que fruiterie, épicerie, etc.
- Créer un pôle d'attraction à Préville avec un café et des commerces de proximité.

7. PATRIMOINE ARCHITECTURAL

Le patrimoine architectural est valorisé tout en promouvant une densification harmonieuse intégrant des bâtiments durables

Saint-Lambert est un joyau architectural diversifié qui témoigne d'un passé reflétant l'évolution de l'histoire architecturale et du passé de ses habitants. On peut notamment identifier :

- Les habitations de la rue Riverside, témoignant du passé agricole.
- Les habitations de l'avenue Saint-Denis et du secteur Victoria Park, entre 1890 et 1910.
- Les habitations de l'entre-deux guerres.
- Les habitations de l'après-guerre.

Il est certain que le développement architectural n'a pas été harmonieusement planifié en vue de se faire de manière intégrée ce qui fait que sur la même rue, on peut aussi bien retrouver des maisons de type « boom town » des années 1920 voisinant des bungalows des années 1950. L'histoire a provoqué des chocs qui ont influencé ce développement par paliers, soit pendant les deux grandes guerres et la crise économique. On peut dire que la majorité des maisons datent de 1945 et après, et que cela donne un argument solide pour encourager la protection du bâti d'époques plus anciennes.

Une maison est d'intérêt patrimonial de par le témoignage qu'elle apporte sur l'histoire de la population qui a occupé l'espace environnant à une certaine époque et qui a contribué au développement d'une localité. Elle devient en quelque sorte un bien « commun » dont la conservation doit primer sur la liberté de son propriétaire d'en faire ce qu'il veut. Le Réseau croit pertinemment que la Ville doit mettre en place des moyens pour protéger le patrimoine bâti architectural qui rappelle certaines époques de l'histoire de Saint-Lambert.

Voici quelques mesures que le Réseau recommande de mettre en place :

- Élaborer une Charte du développement urbain durable qui guide les décisions pour ne pas être à la merci des promoteurs immobiliers ou de certains propriétaires.
- Protéger les façades des maisons datant d'une certaine époque de l'histoire de Saint-Lambert.
- Protéger le cachet architectural des édifices les plus intéressants.
- Accepter les maisons bigénérationnelles et les petites maisons annexes sur le même terrain.
- Développer sur les sites désuets (ex : vieux centre d'achats en déclin) des espaces avec abondance de verdure, des stationnements avec des surfaces perméables (tout en favorisant les stationnements souterrains) et accueillant une mixité de résidents et/ou d'utilisateurs.

- Développer des circuits patrimoniaux pour sensibiliser les gens à la richesse du patrimoine.
- Revoir l'éclairage urbain afin de diminuer la pollution lumineuse tout en assurant la sécurité des usagers.
- En profiter pour enfouir les fils électriques lors des travaux de voirie.
- Revoir en totalité la hauteur permise des nouvelles constructions afin de conserver le caractère de village de Saint-Lambert, prenant en exemple certaines villes comme Washington DC et Paris qui limitent la hauteur des nouveaux bâtiments afin d'assurer une harmonie des volumes.
- S'assurer que les bâtiments publics et commerciaux répondent à des règles strictes en développement durable, avec certification selon les normes comme LEED.
- Imposer aux promoteurs immobiliers 20 % de logements sociaux dans les condos, ou ailleurs sur le territoire.

8. GOUVERNANCE

Toutes les décisions municipales prennent en compte la protection de l'environnement; la participation citoyenne est facilitée et valorisée

Il est impossible d'ignorer l'impact des décisions des municipalités sur l'environnement, l'économie et la société locale. Plusieurs villes ont de ce fait adopté des systèmes de gestion durable pour les infrastructures, l'eau, les matières résiduelles, etc. Saint-Lambert a concrètement intégré des principes de développement durable dans son mode de gestion dès le début des années 2010 et cela s'est encore renforcé depuis l'adoption de son Plan de développement durable. Il est maintenant temps de passer à une autre étape car les enjeux environnementaux, en l'occurrence les changements climatiques, sont parmi les préoccupations principales des sociétés à travers la planète.

Le Réseau recommande à la Ville d'élaborer et d'adopter une charte de gestion durable municipale. C'est un style de gestion municipale qui place le développement durable au centre de tous les projets, de toutes les politiques et de toutes les décisions municipales. Gérer la ville de Saint-Lambert, aujourd'hui pour demain!

Prendre en compte la protection l'environnement

- Analyser toutes les prises de décision de la Ville du point de vue de l'environnement, du bilan énergétique et du développement durable, et ce sur tout le cycle de vie du projet.
- Réaliser un portrait à jour de l'état de nos infrastructures (bâtiments, aqueducs, routes, etc.) et planifier les travaux de réfection nécessaires sur 15 ans pour faire face aux dérèglements climatiques.
- Proposer des incitatifs financiers (crédits de taxes, programme de financement) aux citoyens qui installent des panneaux solaires, de la géothermie, qui font du compostage, etc.
- Être beaucoup plus rigide avant de laisser un arbre être coupé et développer une démarche sur plusieurs années pour planter et entretenir beaucoup plus de nouveaux arbres, d'essences variées, sur l'ensemble de la ville.

Faciliter et valoriser la participation citoyenne

- Établir une meilleure stratégie de communication avec les citoyens pour les aviser de projets en cours, de séances d'informations, etc.
- Consulter les citoyens sur de nouveaux projets en amont, avant de passer à la table à dessins, plutôt que l'inverse.

- Profiter de l'exercice en cours pour revoir complètement nos politiques touchant les registres et référendums (oui ou non, pour quels types de projets, auprès de quels résidents (par secteurs? zones contigües? Districts?) et par quels moyens de consultation?
- Tenir des forums citoyens avec les conseillers et le maire lors de «5 à 7», au moins une fois par année voire une fois par saison.
- Informer et consulter les citoyens une fois par année sur les projets en préparation, avant la soirée de reconnaissance des bénévoles par exemple, avant un forum, etc.
- Permettre la discussion informelle avec les élus 30 minutes avant l'assemblée publique.
- Exiger la présence régulière de tous les élus aux séances du Conseil.
- Multiplier et varier les occasions d'échange et de dialogue (sondages avec B-CITI, etc.)

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Le Réseau écocitoyen se réjouit de la décision de la Ville de Saint-Lambert de consulter sa population et ses partenaires pour rêver la ville dans laquelle ils aimeraient vivre en 2035. Pour appuyer cette démarche nécessaire de consultation et de participation en vue de rédiger ensemble un nouveau Plan d'urbanisme et d'élaborer pour Saint-Lambert une vision à long-terme, nous souhaitons ardemment que de **plus grandes responsabilités soient dévolues aux municipalités pour prendre en main leur développement, tout en leur donnant les moyens financiers pour les réaliser.**

Désormais, Saint-Lambert doit faire des choix. Ces choix doivent être faits au bénéfice de la collectivité actuelle et future. Faire des choix qui peuvent signifier dire adieu à certains environnements, à certains privilèges. Mais cela peut se faire avec la collaboration de tous, élus, citoyens et promoteurs. Réfléchissons dès maintenant à notre façon de vivre, aux privilèges dont nous bénéficions et demandons-nous comment prendre les meilleures décisions, écologiques et économiques, pour Saint-Lambert, mais aussi pour la région et pour la planète, car l'écologie n'a pas de frontières municipales ou nationales. La vision que nous aurons de Saint-Lambert pour 2035 (et même plus loin) n'en sera que plus mobilisatrice!

Finalement, voici en résumé les visions 2035 des membres du Réseau écocitoyen de Saint-Lambert en fonction des thématiques abordées dans ce mémoire :

Enjeux	Saint-Lambert en 2035 c'est...
Lutte aux changements climatiques	Une ville carboneutre
Mobilité durable	Une ville où il est possible de vivre sans voiture
Verdissement	Un territoire caractérisé par une trame verte qui le distingue des villes avoisinantes
Agriculture urbaine	Une oasis d'agriculture urbaine
Matières résiduelles	La ville de la CMM qui produit le moins de déchets par habitant
Eau	La ville qui aura diminué de moitié sa consommation d'eau potable par habitant
Consommation responsable	Une ville dont tous les acteurs pratiquent l'approvisionnement responsable
Impact des infrastructures	Une ville qui optimise les aspects positifs de la densification tout en minimisant les impacts négatifs des infrastructures de transport
Vie communautaire	Une ville où Je suis fier/fière d'habiter et je le dis haut et fort!
Patrimoine architectural	Une ville dont le patrimoine architectural est valorisé tout en promouvant une densification harmonieuse intégrant des bâtiments durables
Gouvernance	Une Ville où toutes les décisions municipales prennent en compte le développement durable

RÉFÉRENCES

1. http://www.environnement.gouv.qc.ca/developpement/strategie_gouvernementale/.
2. <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/conservation/durabilite/strategie-federale-developpement-durable.html>.
3. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/objectifs-de-developpement-durable/>.
4. <http://sadcvb.ca/developpement-durable/cest-quoi-le-developpement-durable/>.
5. Statistique Canada, <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/hltfst/pd-pl/Tableau.cfm?Lang=Fra&T=302&SR=1&S=86&O=A&RPP=9999&PR=24#>.
6. <https://www.lecourrierdusud.ca/saint-lambert-une-ville-riche-qui-manque-de-moyens/>.
7. <https://www.moneysense.ca/spend/real-estate/canadas-best-places-to-live-25-2018/>.
8. <https://www.tourisme-monteregie.qc.ca/fr/attrait-touristiques/activites-diverses/villes-et-municipalites/saint-lambert>.
9. <https://www.lecourrierdusud.ca/saint-lambert-une-ville-riche-qui-manque-de-moyens/>.
10. Rapport financier exercice 2017. http://www.saint-lambert.ca/sites/default/files/images/2018-04-16_-_rapport_financier_2017_signe.pdf.
11. <http://www.un.org/fr/sections/issues-depth/climate-change/index.html>.
12. <http://www.un.org/fr/sections/issues-depth/climate-change/index.html>.
13. <http://carrefourclimat.ca>.
14. <https://www.fcm.ca/accueil/programmes/partenaires-dans-la-protection-du-climat/a-propos-des-changements-climatiques-et-de-l-energie.htm>.
15. <https://www.fcm.ca/accueil/programmes/partenaires-dans-la-protection-du-climat/comment-adherer-aux-ppc.htm>.
16. Cailliau, J., 2016, Copenhague : objectif carboneutre, un vélo à la fois, Les Affaires, <https://www.lesaffaires.com/dossier/mission-villes-intelligentes/copenhague--objectif-carboneutre-un-velo-a-la-fois/588102>.
17. Carbon Neutral Cities Alliance <https://carbonneutralcities.org/about/>.
18. <http://coalitionclimatmtl.org/fr/accueil/>.
19. <http://collectivitesviables.org/sujets/verdissement.aspx>.
20. Beaudoin M. et M-É Levasseur, 2017. Verdir les villes pour la santé de la population, Revue de la littérature. Direction de la santé environnementale et de la toxicologie, INSPQ.
21. <https://www.fihoq.qc.ca/professionnel/environnement/infrastructures-vertes-un-verdissement-raisonne>.
22. <http://www.saint-lambert.ca/fr/publications/politique-de-larbre>.
23. <https://www.fihoq.qc.ca/professionnel/environnement/infrastructures-vertes-un-verdissement-raisonne>.
24. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/sustainable-consumption-production/>.

25. <http://monclimatetmoi.ca/glossaire/#c491>.
26. <http://data.footprintnetwork.org/#/compareCountries?cn=all&type=EFCpc&yr=2014>.
27. <http://tbpmgmr.cmm.qc.ca/swf/MesureIndicateurs.php>.
28. <https://equiterre.org/projet/consommation-responsable>.
29. <http://www.ecpar.org/fr/achat-responsable>.
30. <https://www.bnq.qc.ca/fr/normalisation/developpement-durable/gestion-responsable-d-evenements.html>.