

Projet de schéma d'aménagement et de
développement de l'agglomération de Montréal

Mémoire



Arrondissement de LaSalle

déposé par
monsieur Richard Deschamps, conseiller de ville
Arrondissement de LaSalle, Ville de Montréal

LaSalle
Montréal 

à la
Commission permanente sur le schéma d'aménagement
et de développement de Montréal
le mardi 11 novembre 2014

■ Table des matières

Présentation de l'arrondissement de LaSalle	3
Appréciation générale du projet de schéma d'aménagement	3
Demande 1 : secteur de planification stratégique Turcot-Lachine Est	4
Demande 2 : prolongement de la ligne verte du métro jusqu'à l'aéroport Montréal-Trudeau	6
Demande 3 : ajout de ponts sur le canal de Lachine entre LaSalle et la cour Turcot	9
Remerciements	12
Le conseil d'arrondissement de LaSalle	12
Cartes et illustrations	13 à 18

Ce mémoire exprime la position de l'arrondissement de LaSalle quant au projet de schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, adopté par le conseil d'agglomération le 18 septembre 2014, et soumis à une consultation publique par la Commission permanente sur le schéma d'aménagement et de développement de Montréal les 6, 11 et 12 novembre 2014.

■ Présentation de l'arrondissement de LaSalle

LaSalle est l'un des 19 arrondissements de la Ville de Montréal. Son territoire correspond à celui de l'ancienne Ville de LaSalle (1912-2001). L'arrondissement compte 75 000 résidents et on y recense 25 000 emplois, de même que 3300 étudiants de niveau collégial.

Ainsi, la situation géographique de LaSalle, mais également son histoire, l'importance de son secteur industriel, sa qualité de pôle commercial régional et la présence d'institutions scolaires et de santé au rayonnement supralocal font en sorte que les éléments contenus dans le schéma d'aménagement interpellent directement toute la collectivité laSalloise.

■ Appréciation générale du projet de schéma d'aménagement

Après étude des versions du schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, qui lui ont été soumises depuis quelques mois, l'arrondissement de LaSalle témoigne de son appréciation positive du contenu de ce projet.

En effet, les élus et la direction de LaSalle sont d'avis que les quatre chapitres du schéma d'aménagement regroupent tous les éléments pertinents pour guider l'agglomération montréalaise vers un développement harmonieux de son territoire, favoriser un cadre de vie de qualité, dynamiser la croissance économique, préserver les zones écologiques sensibles tout en densifiant le tissu urbain et mettre en valeur notre patrimoine naturel et bâti.

Cependant, cette approbation générale du schéma d'aménagement par l'arrondissement de LaSalle se fait sous réserve des trois requêtes adressées dans ce mémoire, soit :

1. Que la mise en valeur du secteur de planification stratégique Turcot-Lachine Est n'ait pas pour conséquence d'affaiblir, voire de concurrencer le pôle commercial Newman-Angrignon et le secteur industriel de LaSalle;
2. Que le prolongement de la ligne verte du métro vers LaSalle, Lachine et l'aéroport Montréal-Trudeau soit ajouté aux grands projets d'infrastructures en transport collectif;
3. Et que l'ajout de nouveaux ponts sur le canal de Lachine apparaisse parmi les grands projets de construction routière.

■ Demande 1

L'arrondissement de LaSalle demande que la mise en valeur du secteur de planification stratégique Turcot-Lachine Est n'ait pas pour conséquence d'affaiblir, voire de concurrencer le pôle commercial Newman-Angrignon et le secteur industriel de LaSalle.

Référence : section 1.3 / Le concept d'organisation spatiale

Carte 3 – Concept d'organisation spatiale (voir page 13)

Le projet de schéma d'aménagement identifie le secteur de la cour Turcot, dans l'arrondissement Le Sud-Ouest et la zone est de l'arrondissement de Lachine comme l'un des six secteurs de planification stratégique. Cela va de soi, puisque l'espace qui sera libéré entre l'autoroute 20 et la rue Notre-Dame, au terme des travaux de reconstruction de l'échangeur Turcot, permettra la mise en valeur d'une longue zone d'activité au cœur de la cour Turcot. De plus, la requalification par l'arrondissement de Lachine d'une ancienne zone industrielle entre le Vieux-Lachine, le quartier Saint-Pierre et le canal de Lachine offre également beaucoup de possibilités.

Toutefois, le secteur Turcot-Lachine Est et l'arrondissement de LaSalle étant limitrophes, LaSalle souhaite exprimer son souci que ces futurs développements se fassent en complémentarité et non en concurrence de ses propres zones d'activité commerciale et industrielle.

1) Renforcer le pôle commercial actuel et faciliter le développement du futur Quartier Angrignon en favorisant la mixité des usages

Avec ses 880 commerces et restaurants générant près de 7800 emplois, LaSalle compte l'un des sept pôles commerciaux intermédiaires de l'agglomération de Montréal, qui figure d'ailleurs au schéma d'aménagement (carte 4 – Concentrations d'établissements commerciaux). Tout développement du secteur de planification stratégique Turcot-Lachine Est doit se préoccuper de maintenir cette situation favorable.

Or, le plan préliminaire d'aménagement réalisé en 2009 dans le cadre du chantier de l'échangeur Turcot prévoyait une zone de commerces diversifiés. Il importe de s'assurer que ces nouveaux commerces ne viennent pas dévitaliser le pôle Angrignon, au détriment de LaSalle. Une zone de commerces à petite surface pour desservir uniquement la clientèle locale qui travaillera dans le nouveau secteur industriel devrait être promue.

2) Soutenir la mutation en cours du secteur industriel de LaSalle

En mutation depuis le début des années 2000, le secteur industriel traditionnel de LaSalle a réussi à se maintenir malgré les pressions des pays émergents, alors que les commerces et les services ont contribué à la création d'emplois à LaSalle. Parmi les secteurs innovants, deux types d'activités émergent, soit l'optique photonique et l'éco-industrie.

Dans le Plan d'action local pour l'économie et l'emploi (PALÉE), nous retrouvons l'orientation « Transition vers la nouvelle économie » qui supporte et encourage cette transformation du tissu industriel. S'y ajoute l'orientation « Développement durable et milieu vert », où le développement d'entreprises liées à l'environnement est clairement exprimé.

Si des activités entrepreneuriales et industrielles sont prévues dans le secteur de planification stratégique Turcot-Lachine Est, elles devraient être développées avec une vision intégrée des ensembles industriels de LaSalle, du Sud-Ouest, de Lachine et de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, favorisant ainsi la synergie entre les arrondissements, plutôt que la concurrence.

Mettre en valeur le patrimoine paysager et industriel particulièrement riche du canal de Lachine et de la falaise Saint-Jacques

Dans l'état actuel du secteur de planification stratégique Turcot-Lachine Est, il ne reste du décor bucolique des années 1800 qu'une stérile et déprimante friche industrielle. Une fois les travaux de reconstruction de l'autoroute 20 complétés, il s'agira de la porte d'entrée de notre ville. Il serait bien triste de n'y découvrir que des bâtiments en forme de boîte comme ceux qui jalonnent trop souvent les autoroutes.

D'un point de vue urbanistique, les concepteurs du nouveau quartier Turcot ont l'obligation morale d'exploiter le canal de Lachine, précieux témoin de l'histoire de Montréal. Depuis sa réouverture à la navigation de plaisance, il a aussi un fort potentiel touristique.

Au pied de la falaise Saint-Jacques, la création d'un parc linéaire doté d'une piste cyclable permettra de recréer des milieux humides essentiels à la biodiversité. Il faudrait également rétablir le dialogue entre la falaise et le contrefort du plateau laSallois, par-delà le canal de Lachine.

Enfin, il serait particulièrement intéressant de créer un lien fort entre le secteur d'activité de la rue Saint-Patrick, à LaSalle, et le futur quartier Turcot, sur la rive opposée du canal, par l'intégration architecturale et urbanistique, en les dotant d'un mobilier urbain original et de qualité. Ces conditions réunies, on pourra réellement envisager de transformer l'ancienne gare de triage en véritable corridor patrimonial vert et bleu.

■ Demande 2

L'arrondissement de LaSalle demande que le prolongement de la ligne verte du métro vers LaSalle, Lachine et l'aéroport Montréal-Trudeau figure parmi les grands projets d'infrastructures en transport collectif.

Référence : section 2.2 / Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole / L'accessibilité des pôles d'activités

Carte 9 – Grands projets d'infrastructures en transport collectif (voir page 14)

Dans son schéma d'aménagement, l'agglomération de Montréal doit privilégier le prolongement de la ligne verte du métro comme mode de desserte en transport collectif de grande capacité vers LaSalle, Lachine, l'aéroport Montréal-Trudeau et, éventuellement, l'ouest de l'île.

Le projet de schéma d'aménagement actuellement à l'étude fait figurer, parmi les grands projets d'infrastructures en transport collectif, le prolongement de la ligne orange du métro à travers Saint-Laurent, jusqu'à l'ouest de Laval. LaSalle ne s'oppose pas à ce qu'un jour la ligne orange soit prolongée des deux stations prévues à Saint-Laurent (Poirier et Bois-Franc), afin de réaliser la correspondance avec la ligne de train de banlieue Montréal-Deux-Montagnes, à Bois-Franc. Toutefois, proposer encore davantage de stations à Laval, c'est pousser un peu loin. Considérant que Laval est déjà desservie par l'autre extrémité de la ligne orange, l'arrondissement de LaSalle ne comprend pas que le schéma d'aménagement proposé pour l'agglomération de Montréal priorise la desserte de l'ouest de Laval avant celle de l'ouest de Montréal!

Depuis 35 ans, la ligne verte du métro s'arrête à la station Angrignon. Depuis 35 ans, les 75 000 résidents et 25 000 travailleurs de LaSalle attendent le prolongement de cette ligne afin d'accéder plus facilement et plus rapidement au réseau du métro. Depuis 35 ans, les élus et la population de LaSalle espèrent l'arrivée du métro pour dynamiser le développement économique, social et urbain de l'un des secteurs les plus mal desservis en transport en commun du centre de l'île de Montréal.

En matière de transport en commun, la situation que vivent les LaSallois – absence de transport rapide, autobus lents et bondés, enclavement particulier du territoire – exige que des mesures concrètes soient prises. Après avoir consulté 3000 résidents et travailleurs laSallois, dans le cadre d'un sondage sur le transport collectif au printemps 2008, il ressort que le mode de transport rapide plébiscité par la majorité d'entre eux est le métro.

Parallèlement, depuis la fermeture de Mirabel, tous les Montréalais attendent la construction d'un lien de transport collectif de grande capacité vers l'aéroport Montréal-Trudeau. Entre 2009 et 2011, des propositions ont été mises de l'avant pour relier enfin l'aéroport international de Montréal-Trudeau avec le centre-ville. Les principales options étudiées consistaient en des navettes ferroviaires qui emprunteraient les voies du CP ou les voies du CN.

Outre la difficulté de s'entendre avec les compagnies ferroviaires, l'option d'une navette qui ne desservirait que l'aéroport et le centre-ville, allant exclusivement du point A au point B, inspire beaucoup de réserve. En effet, un investissement pareil, entre un et deux milliards de dollars, serait mieux rentabilisé par un mode de transport plus polyvalent.

Enfin, on reporte depuis de nombreuses années l'amélioration du service de transport collectif de grande capacité vers l'ouest de l'île, en remplacement du train de banlieue Montréal-Vaudreuil, qui emprunte les voies du CP. Faute d'une desserte plus adéquate, ce sont des milliers de voitures qui encombrant chaque jour l'autoroute 20 entre le rond-point Dorval et le centre-ville.

Pour l'arrondissement de LaSalle, tous ces besoins devraient être répondus par un seul mode de transport collectif. Pour des raisons pratiques autant que financières, le mode privilégié par l'agglomération devrait être le prolongement de la ligne verte du métro, sur environ 14 kilomètres, de la station Angrignon jusqu'au terminal de l'aéroport Montréal-Trudeau.

Le prolongement de la ligne verte du métro vers Montréal-Trudeau, par LaSalle et Lachine, offrirait de nombreux avantages :

- ◆ Le temps de parcours en métro est parmi les plus compétitifs de tous les modes de transport; les usagers mettraient environ 30 minutes entre l'aérogare Montréal-Trudeau et les stations Peel ou McGill au centre-ville.
- ◆ Le prolongement du métro permettrait une desserte directe, sans changement de mode de transport, de l'aérogare de Montréal-Trudeau au cœur du centre-ville de Montréal (stations Peel, Place-des-Arts, Berri-UQAM).
- ◆ Le lien vers Montréal-Trudeau utiliserait le même type de matériel roulant que le reste du réseau de métro, plutôt que de développer ou acquérir du matériel roulant différent, qui exige une expertise différente.
- ◆ Le matériel roulant d'un prolongement du métro serait aussi moderne que celui d'une navette ferroviaire dédiée, puisqu'il s'agirait des nouvelles rames Azur développées par le Consortium Bombardier-Alstom (CBA), fabriquées au Québec et qui constitueront le matériel roulant pour les 40 prochaines années.
- ◆ Avec le choix du métro, les rames supplémentaires à acquérir utiliseraient les mêmes garages et les mêmes ateliers d'entretien que le reste du réseau de métro et seraient gérées par la STM et son personnel.
- ◆ Le coût de construction serait égal ou inférieur à un nouveau lien rapide en site propre, car environ 70 % du parcours retenu serait sous l'emprise de l'ancienne voie du CP (à LaSalle), et sous l'avenue Victoria (à Lachine), ce qui permettrait de construire les tunnels par le mode le plus économique qui soit, la technique « cut and cover ». L'usage de tunneliers ne serait requis que pour 30 % du parcours environ. (voir page 15)
- ◆ Contrairement à une navette ferroviaire dédiée, un lien par métro entre Montréal-Trudeau et le centre-ville permet de desservir les 130 000 résidents de LaSalle, Lachine et Dorval et les dizaines de milliers de travailleurs et d'étudiants qui se trouvent sur ce parcours.
- ◆ Contrairement à une navette ferroviaire dédiée, le prolongement de la ligne verte vers Montréal-Trudeau permettrait de relier l'aéroport à l'ensemble du réseau de métro, grâce aux correspondances faciles à Lionel-Groulx, Berri-UQAM, Snowdon et Jean-Talon.

- ◆ Le prolongement de la ligne verte jusqu'à Dorval permettrait des correspondances faciles avec la gare Centrale (trains VIA) et le terminus d'autocars Berri.
- ◆ Des stations de métro à LaSalle permettraient de desservir d'importantes institutions en transport collectif de grande capacité, comme le cégep André-Laurendeau et ses 3300 étudiants et 500 employés, l'hôpital de LaSalle avec ses 750 employés et ses centaines de visiteurs.
- ◆ Un prolongement de la ligne verte permettrait d'aménager des correspondances avec les gares de LaSalle et de Lachine des lignes de train de banlieue Montréal-Candiac et Montréal-Vaudreuil, de l'AMT.
- ◆ Une ligne verte du métro prolongée permettrait de desservir ou de développer cinq aires TOD déjà en construction ou prévues au PMAD (voir page 16) :
 - Quartier Angrignon,
 - Quartier de la gare LaSalle,
 - Lachine Est,
 - Lachine Ouest,
 - Dorval.
- ◆ Le métro est un mode de transport collectif de grande capacité qui a fait ses preuves depuis 50 ans.
- ◆ Et enfin, un prolongement de la ligne verte du métro permettrait de construire un terminus en tête de ligne, où pourraient converger tous les circuits d'autobus de l'ouest de l'agglomération.

Pour l'arrondissement de LaSalle, la volonté de voir la ligne verte du métro prolongée vers l'ouest ne date pas d'hier. Ce prolongement figure au chapitre LaSalle du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, adopté en 2005. De plus, le conseil d'arrondissement de LaSalle a adopté, le 6 octobre 2008, une résolution demandant officiellement à l'Agence métropolitaine de transport (AMT) « d'entreprendre les études nécessaires à un prolongement de la ligne verte du métro, afin de desservir adéquatement l'ensemble du territoire laSallois ». Cette résolution (CA08 20 0573) exprime clairement la volonté des élus et de la population de LaSalle de disposer enfin d'un mode de transport collectif de grande capacité, efficace et rapide.

Dans ce contexte, à l'heure où l'agglomération de Montréal doit décider quels grands projets d'infrastructures doivent figurer à son schéma d'aménagement, LaSalle demande qui soit inclus le prolongement de la ligne verte du métro à LaSalle, Lachine et Dorval.

■ Demande 3

L'arrondissement de LaSalle demande que figure à la liste des grands projets routiers l'ajout de nouveaux ponts sur le canal de Lachine, entre les rues Notre-Dame et Saint-Patrick.

Référence : section 2.1 / Favoriser un cadre de vie de qualité

Carte 10 – Grands projets routiers, incluant le réseau artériel de l'agglomération (voir page 17)

L'une des caractéristiques principales du territoire de l'arrondissement de LaSalle est qu'il est particulièrement enclavé. Sur toute la limite nord de LaSalle, la barrière physique que constitue le canal de Lachine a longtemps retardé le développement de ce secteur. C'est seulement grâce à la construction du viaduc Angrignon, construit en 1991-92 à l'initiative de la Ville de LaSalle, que le parc industriel et le pôle commercial laSallois ont pu prendre leur envol, en donnant accès à l'autoroute 20 et à la rue Notre-Dame.

Plus de 20 ans plus tard, le viaduc Angrignon est chroniquement congestionné. C'est l'un des trois seuls points de franchissement tout au long des 5,2 km du canal de Lachine sur le territoire laSallois (avec le pont Lafleur et le passage du Musée vers Lachine). En comparaison, les 6 km du canal de Lachine dans l'arrondissement du Sud-Ouest comptent 6 traversées (ponts Wellington, Des Seigneurs et Charlevoix, tunnels Atwater et Saint-Rémi et pont Monk).

À LaSalle, outre le viaduc Angrignon, les deux autres points de franchissement du canal de Lachine sont aussi congestionnés. Le tandem des ponts historiques Gauron et Lafleur, dont un est centenaire, est très sollicité, drainant la circulation vers l'échangeur Saint-Pierre de l'autoroute 20. D'ailleurs, depuis qu'une des deux voies de circulation de la rue Saint-Patrick est réservée aux autobus, une file d'un kilomètre se forme quotidiennement en période de pointe sur la rue Saint-Patrick, dans l'unique voie en direction ouest. Le 3^e point de passage est le lien entre le boulevard LaSalle et le boulevard Saint-Joseph, au-dessus de l'entrée du canal de Lachine. Ce goulot est automatiquement congestionné dès qu'un incident est rapporté sur l'autoroute 20, puisqu'il s'agit d'une des seules voies alternatives à l'autoroute dans l'axe est-ouest.

La congestion du viaduc Angrignon a été la raison principale évoquée par la Brasserie Labatt pour fermer son centre de distribution de LaSalle. Or, le viaduc Angrignon est appelé à être emprunté par un nombre encore plus important de véhicules, du seul fait de la croissance du secteur commercial Newman-Angrignon et de la construction de milliers d'unités d'habitation dans le nouveau Quartier Angrignon.

De plus, le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot prévoit que le viaduc Angrignon mènera au seul échangeur de l'autoroute 20, entre les superstructures Turcot et Saint-Pierre. Cette nouvelle configuration va consolider encore davantage le rôle du boulevard Angrignon comme principal point de franchissement du canal de Lachine, pour le camionnage et le trafic automobile, entre le pôle industriel

et commercial Angrignon-Newman et l'autoroute 20. Toutefois, la nouvelle configuration décidée par le ministère des Transports fait en sorte que le boulevard Angrignon ne croisera plus la rue Notre-Dame. Il passera au-dessus par un pont d'étagement, pour rejoindre la nouvelle emprise de l'autoroute 20, déplacée au pied de la falaise Saint-Jacques.

Il ne faut pas oublier qu'au terme des travaux de construction de l'échangeur Turcot, le développement d'un nouveau secteur d'activité dans la cour Turcot, dont la rue Notre-Dame sera l'épine dorsale, apportera aussi son flot de véhicules supplémentaires. Sans compter l'immense dépôt à neige Angrignon, qui sera entièrement géré par la Ville de Montréal à compter de l'hiver 2014-2015, et qui est appelé à recevoir davantage de camions en provenance d'autres arrondissements.

Enfin, lorsqu'est venu le temps de localiser le futur centre de prétraitement des matières résiduelles et de biométhanisation de la Ville de Montréal, c'est l'ancien site des entreprises Monsanto/Solutia, rue Saint-Patrick à LaSalle, qui a été retenu. Lorsqu'il sera en activité, ce complexe environnemental drainera quotidiennement des centaines de camions à ordures. Ce fort achalandage supplémentaire devra impérativement être maintenu dans les limites des zones industrielles et canalisé sur un autre point de passage que le viaduc Angrignon.

Pour toutes ces raisons, l'arrondissement de LaSalle demande à l'agglomération de faire figurer deux nouveaux ponts sur le canal de Lachine à la liste des grands projets routiers à construire, afin de relier les deux importantes composantes du réseau artériel que sont les rues Notre-Dame et Saint-Patrick. (voir page 18)

De ces deux ponts, le site proposé en priorité par LaSalle pour une première construction serait situé directement en face du futur centre de biométhanisation. À cet endroit, il n'y a aucun terrain privé ou construction entre l'emprise de la Ville et le parc linéaire du canal de Lachine, donc aucune expropriation ne serait nécessaire. Tout comme lors de la construction du pont Monk, il suffirait de s'entendre avec Parcs Canada pour franchir le canal à cet endroit.

Ce nouveau pont permettrait :

- ◆ aux camions d'éviter complètement le viaduc et le boulevard Angrignon, déjà très sollicités, ainsi que la zone commerciale et résidentielle du Quartier Angrignon;
- ◆ d'offrir un point de franchissement du canal plus accueillant pour les autres usagers, soit le transport en commun, les piétons et les cyclistes, qui seront en nombre croissant avec le développement d'un véritable secteur d'activité dans la cour Turcot;
- ◆ de disposer d'un nouveau point de passage consacré à la circulation locale au niveau de la rue Saint-Patrick, sur le modèle du pont construit par la Ville de Montréal dans l'axe de la rue Monk, par opposition au viaduc Angrignon, confiné au rôle de collecteur et juché à 10 mètres au-dessus du sol;
- ◆ de régler en bonne partie les bouchons chroniques qui affligent le viaduc Angrignon, en séparant les flots de circulation entre la zone commerciale Angrignon-Newman et l'autoroute 20 de ceux entre les rues Notre-Dame et Saint-Patrick;
- ◆ de permettre aux lignes d'autobus de desservir les deux secteurs d'activité, de part et d'autre du canal, de les relier au métro Angrignon sans avoir à emprunter le viaduc Angrignon et de donner un meilleur accès au garage LaSalle de la STM, dont l'accès est justement la rue Saint-Patrick;
- ◆ d'améliorer la réponse des véhicules d'urgence en cas de sinistre.

Plus tard, comme LaSalle le demande depuis plusieurs années, il faudrait également prévoir relier la rue Lapierre ou la rue Léger avec la rue Notre-Dame, par exemple dans l'axe du boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue. Ce dernier, qui draine la circulation de Notre-Dame-de-Grâce, viendra désormais buter sur la rue Notre-Dame. Le relier à la rue Lapierre permettrait de créer un nouvel axe nord-sud entre les arrondissements de LaSalle et Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce.

Ces nouveaux ponts seraient l'occasion de poursuivre le désenclavement de LaSalle et sa pleine intégration au réseau artériel de Montréal.



Les deux nouveaux ponts seraient construits sur le modèle du pont Monk.

Remerciements

Les membres du conseil d'arrondissement de LaSalle souhaitent remercier :

- ◆ les élus et les fonctionnaires de l'arrondissement qui ont élaboré la position de LaSalle sur les enjeux du transport en commun et de circulation dans le cadre des travaux réalisés au comité d'étude sur les transports;
- ◆ et le personnel de la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises pour son analyse détaillée du projet de schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal.

Le conseil d'arrondissement de LaSalle

Mairesse

Manon Barbe

Conseillers de ville

Richard Deschamps
Monique Vallée

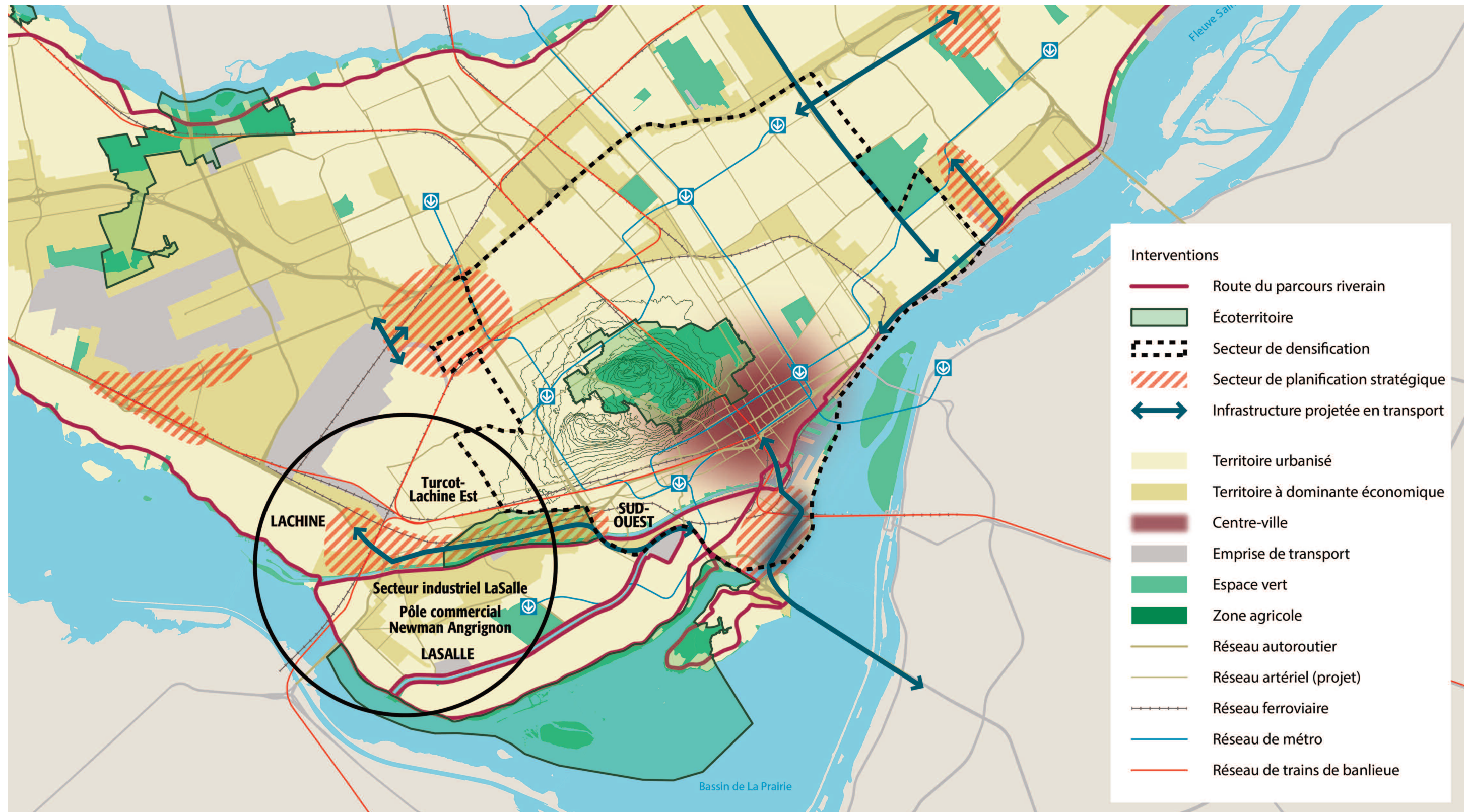
Conseillers d'arrondissement

Laura Palestini
Serge Declos
Nancy Blanchet
Josée Troilo

Rédaction et production :

Direction Affaires publiques et Greffe, arrondissement de LaSalle, octobre 2014

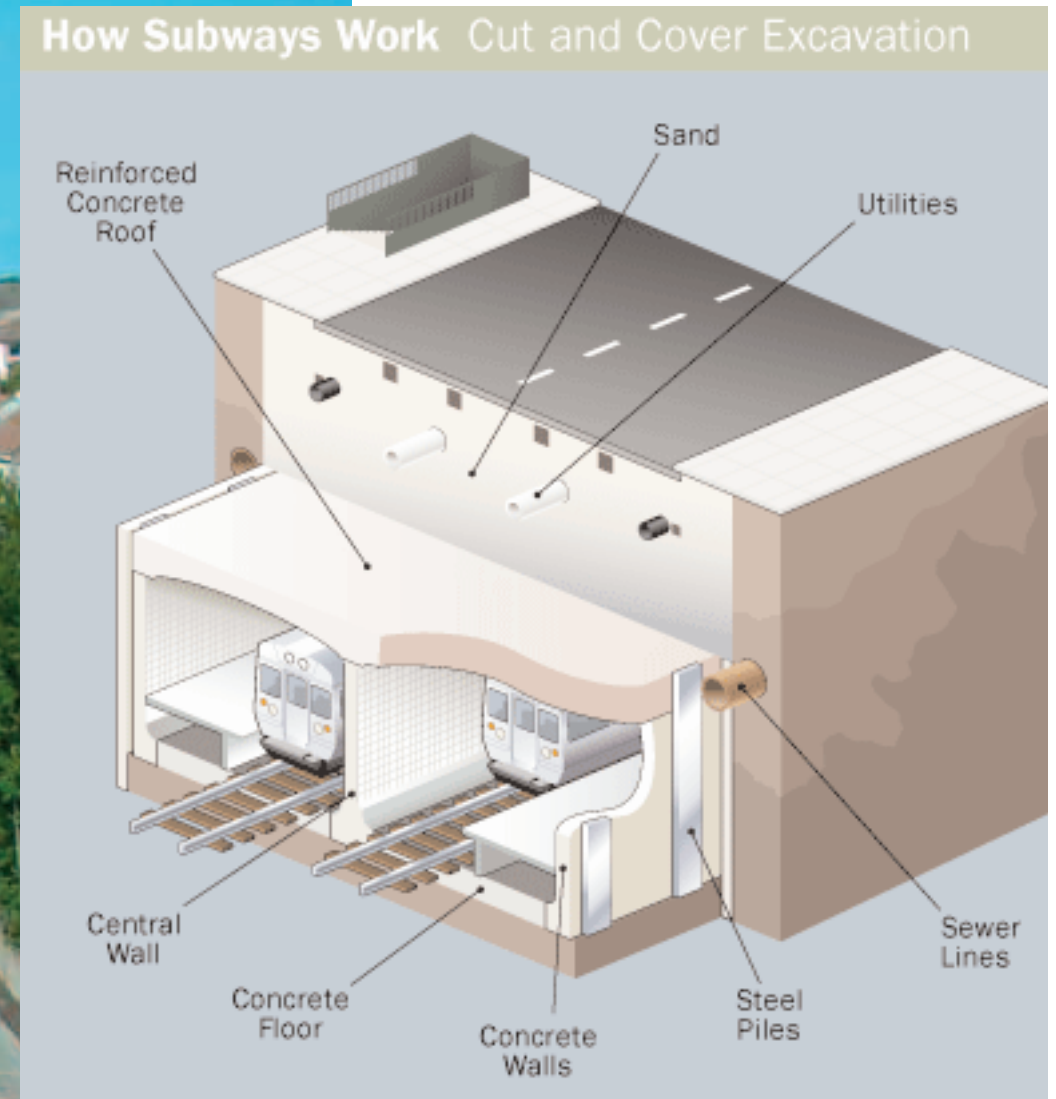
Extrait de la carte 3 – Concept d'organisation spatiale



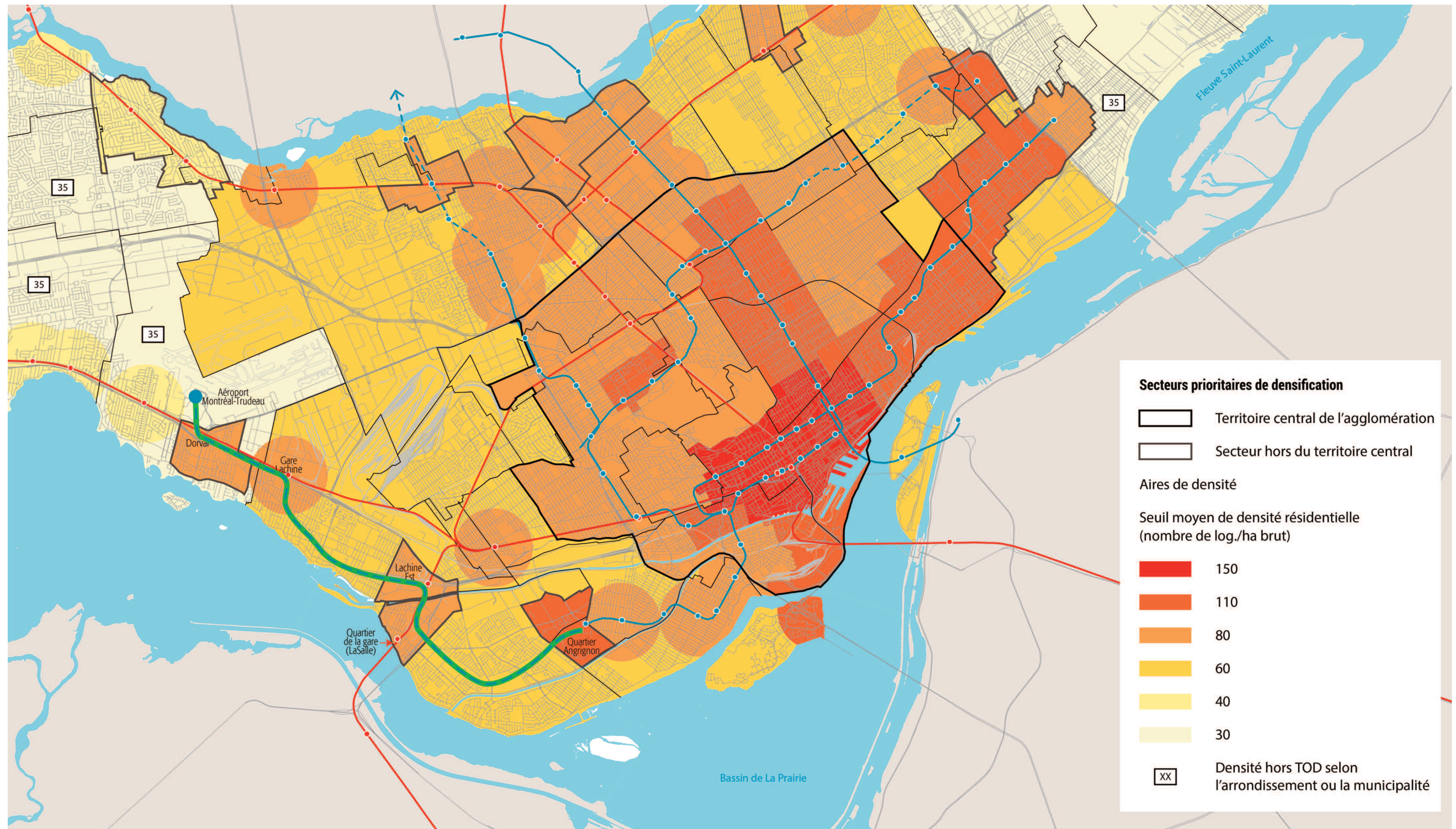
Extrait de la carte 9 – Grands projets d'infrastructures en transport collectif avec prolongement de la ligne de métro proposé



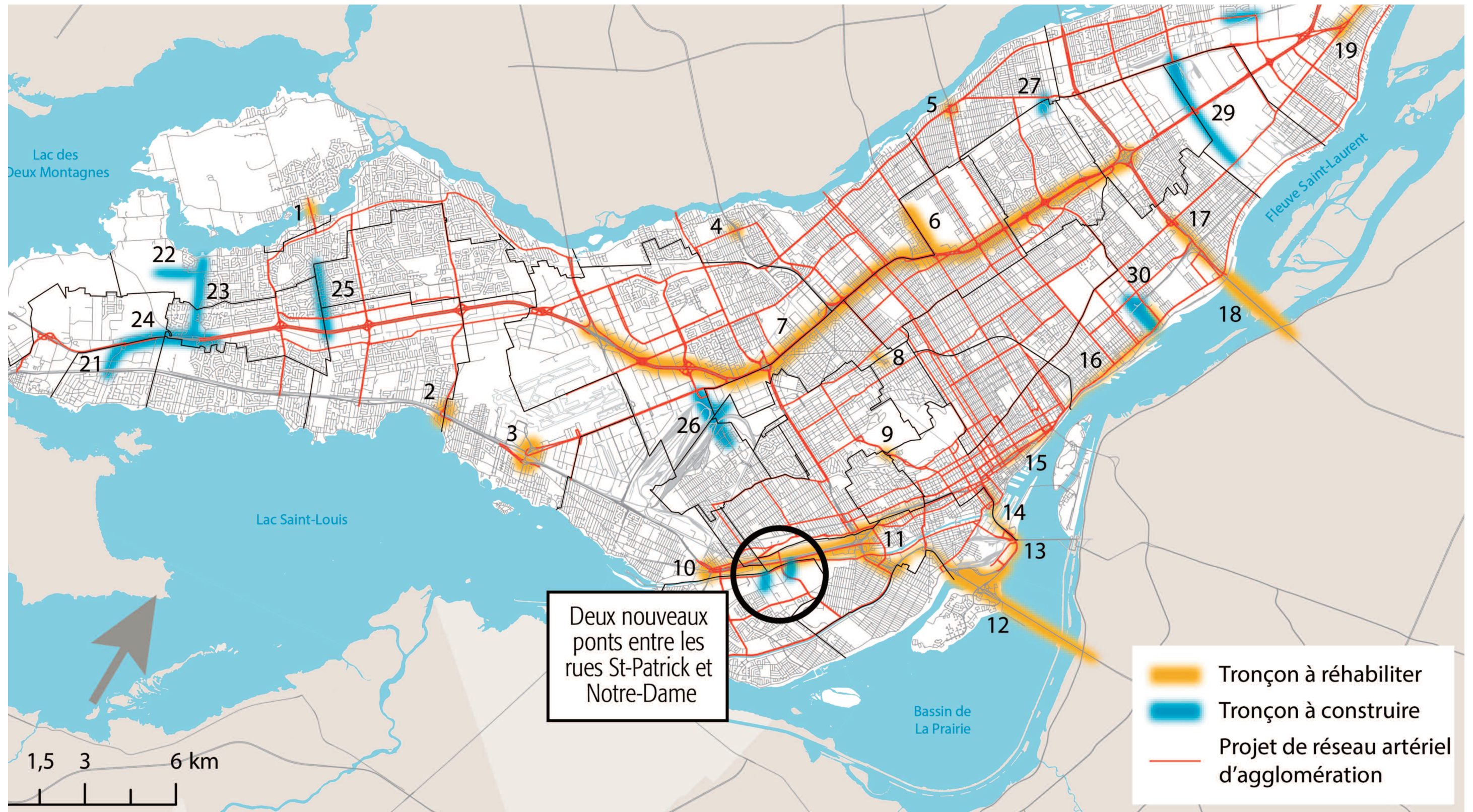
Technique « cut and cover »



Extrait de la carte 31 – Modulation de la densité résidentielle avec prolongement de la ligne de métro proposé



Extrait de la carte 10 – Grands projets routiers, incluant le réseau artériel de l'agglomération



Ajout de deux ponts sur le canal de Lachine

