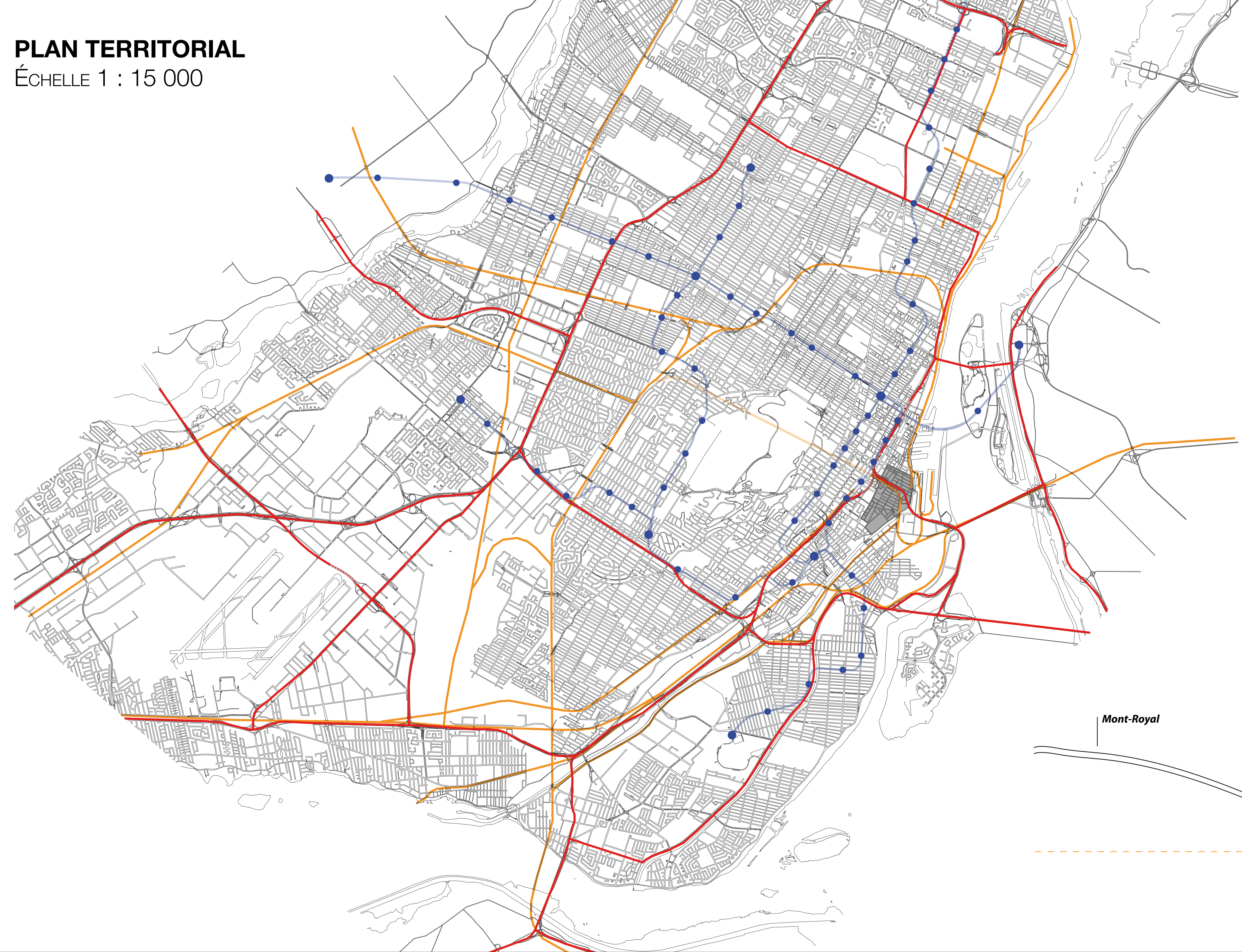


### PLAN TERRITORIAL

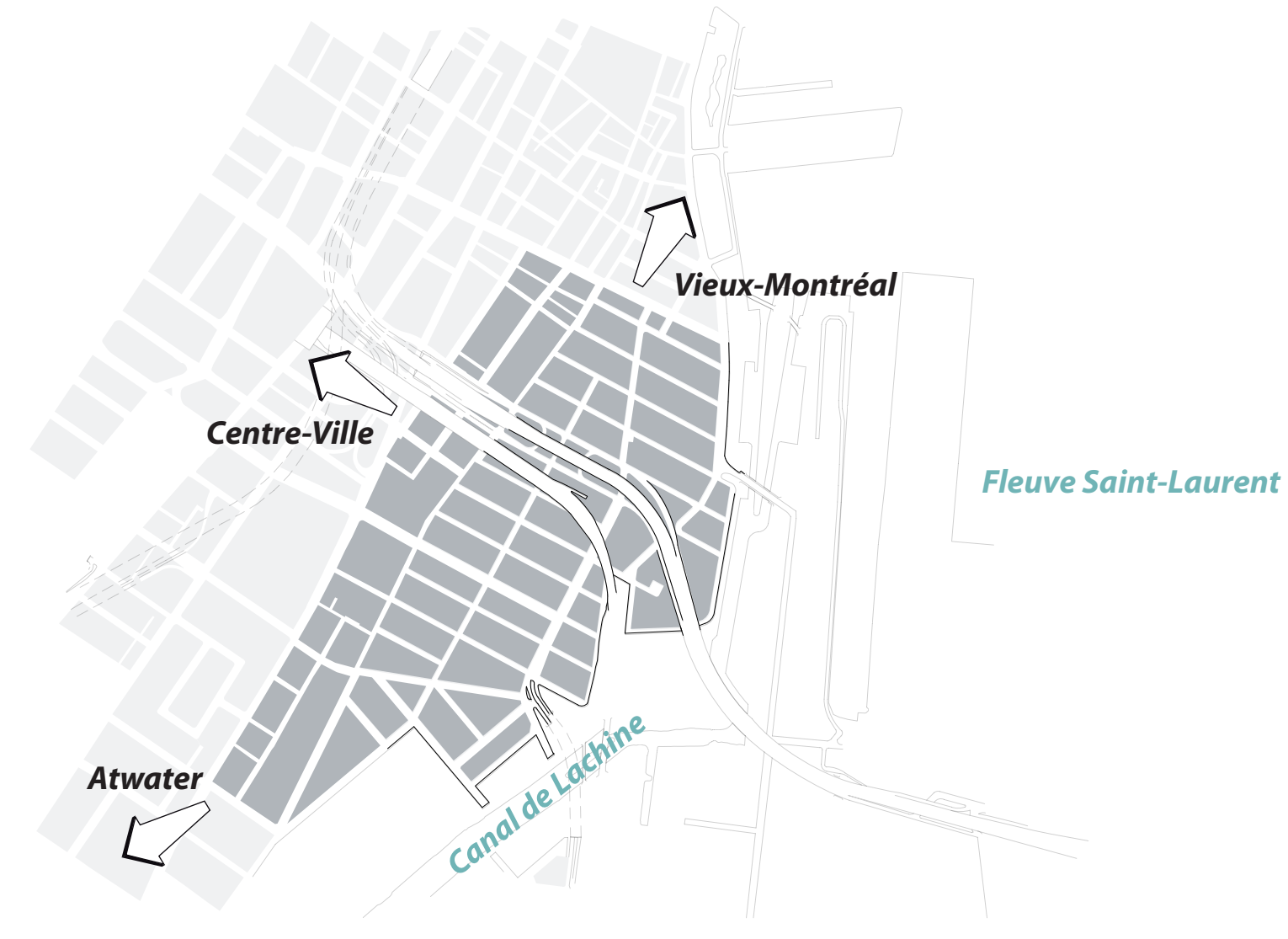
ÉCHELLE 1 : 15 000



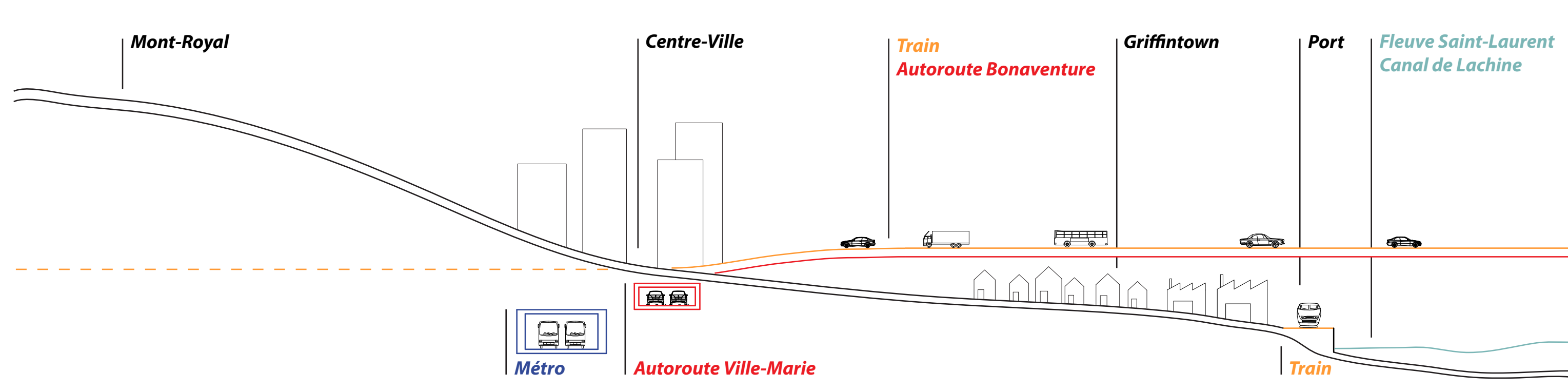
**LÉGENDE**

- Voies fluviales
- Chemins de fer
- Autoroutes
- Lignes de métro souterraines
- Stations de métro

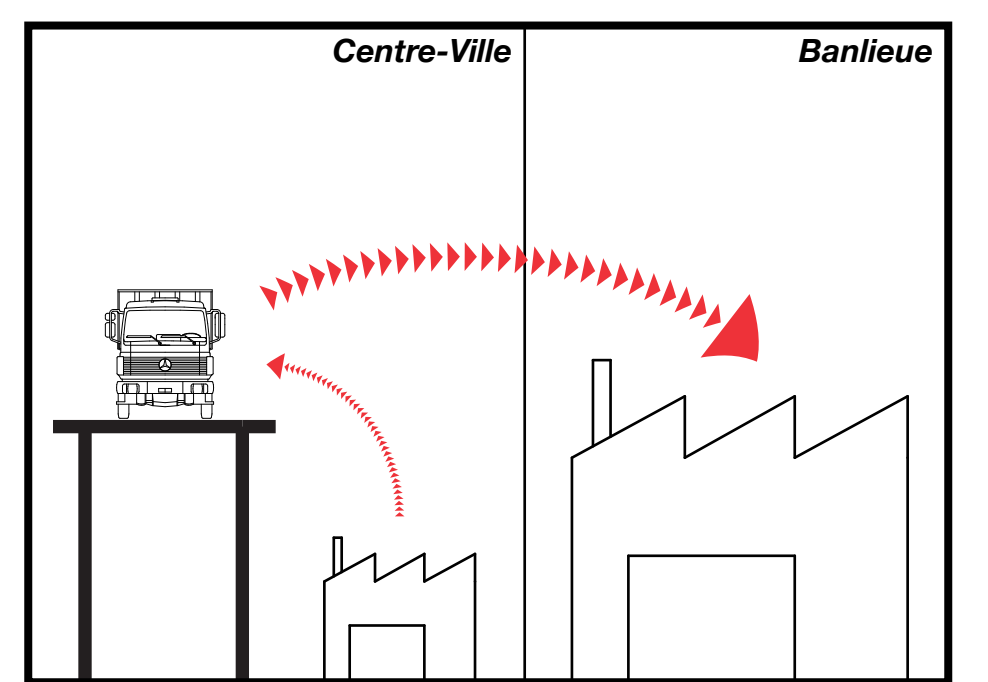
### SCHÉMA DE LOCALISATION



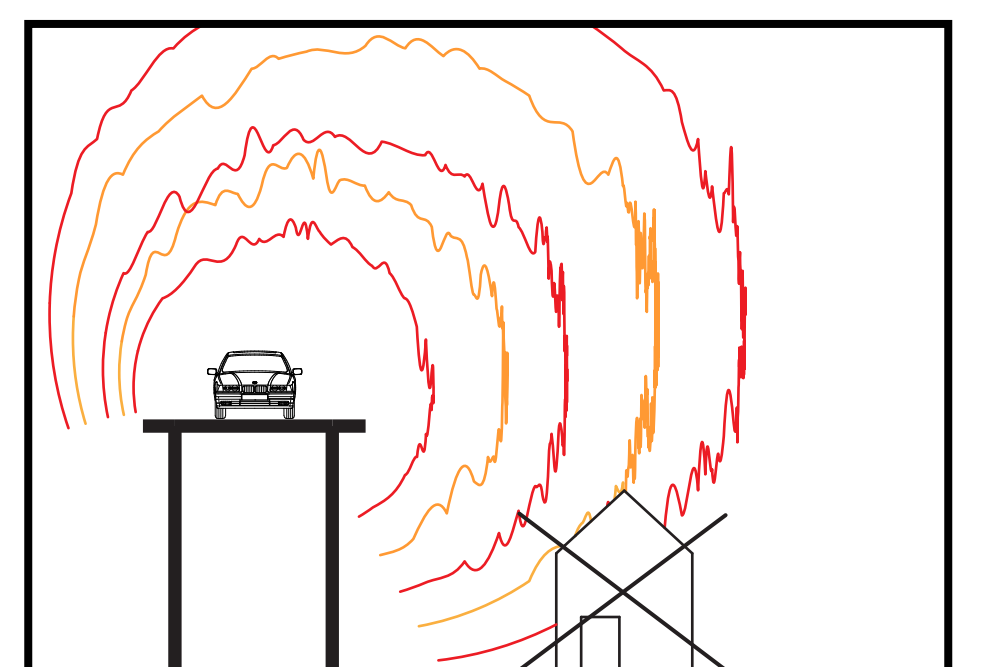
### COUPE SCHÉMATIQUE



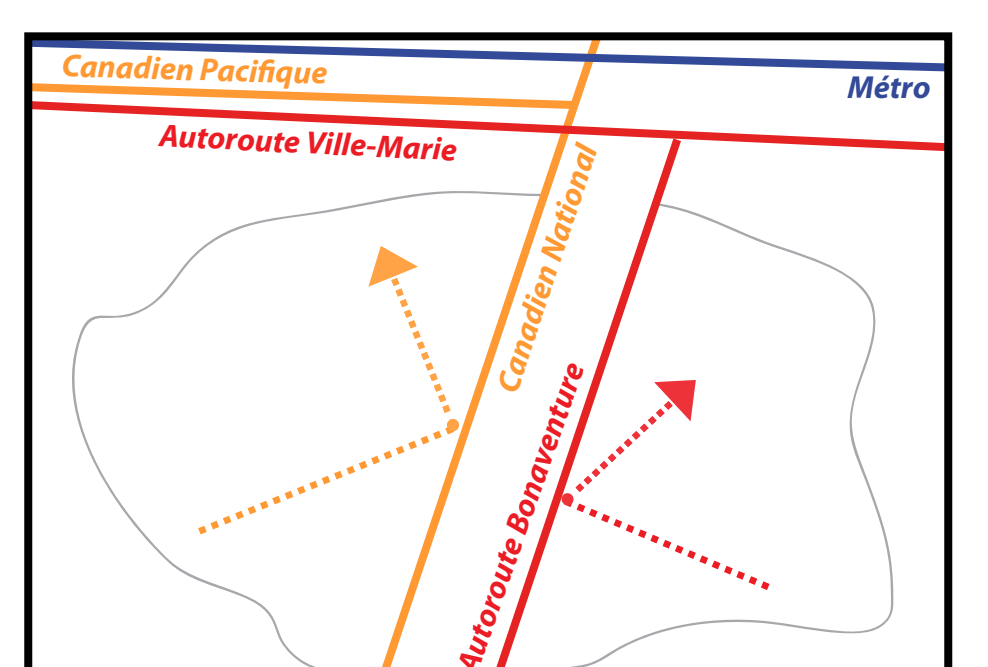
### PROCESSUS D'ISOLATION DU QUARTIER



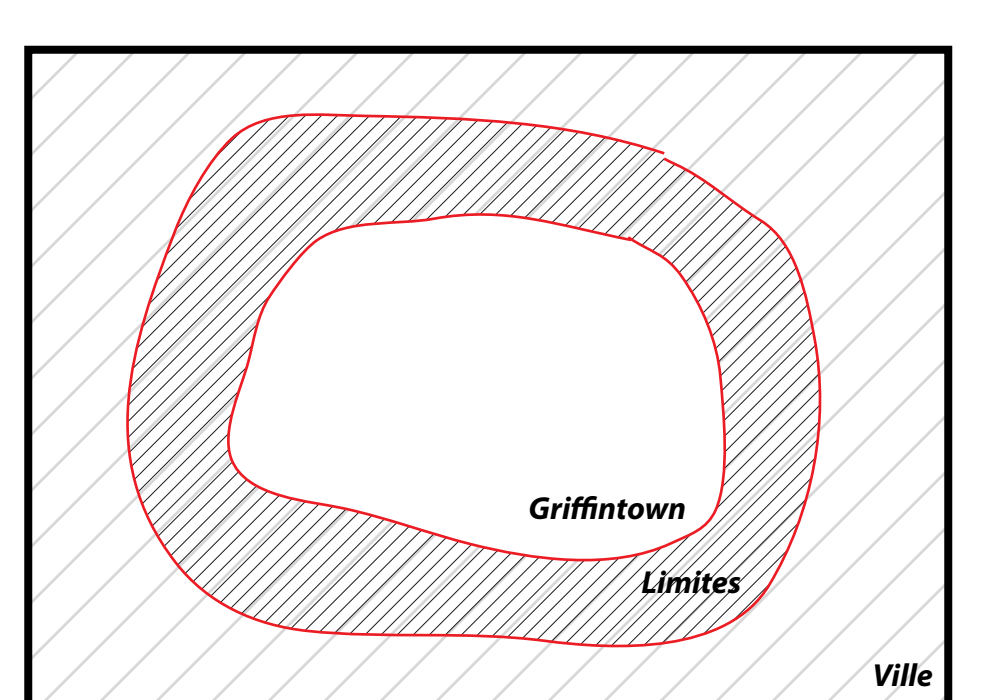
L'arrivée des différents modes de transports dans le quartier a eu pour effet de délocaliser les usines de Griffintown ainsi que ses quartiers ouvriers. Ceci a permis aux industries de s'établir en banlieue et ainsi de s'étendre sur une plus grande surface.



Trop de bruits causés par les passages sur l'autoroute Bonaventure et le viaduc ferroviaire rendent l'habitation sur le site invivable.



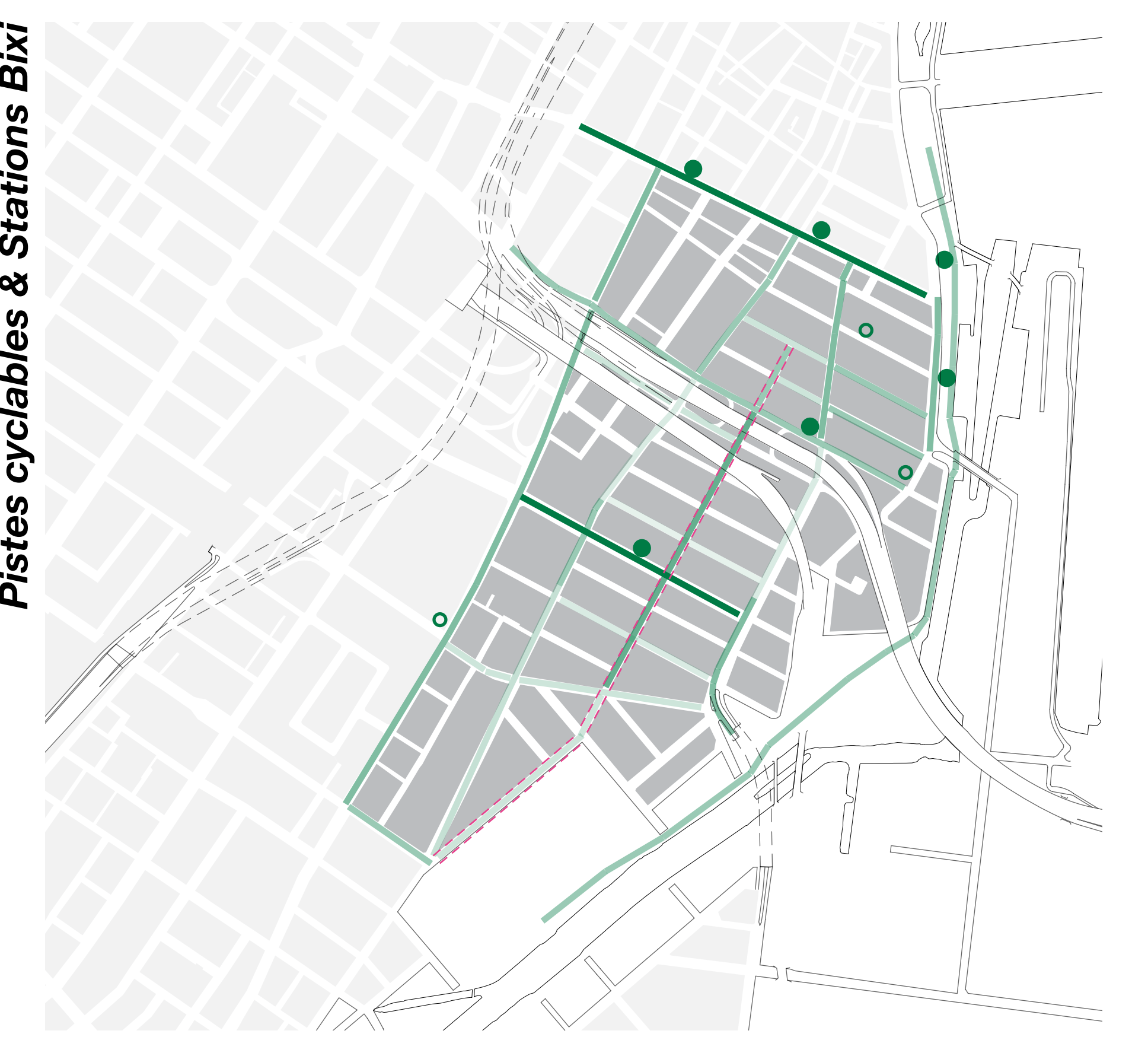
Les autoroutes, les trains et le métro encerclent ou scindent le quartier sans le desservir. Ils ne forment que des barrières.



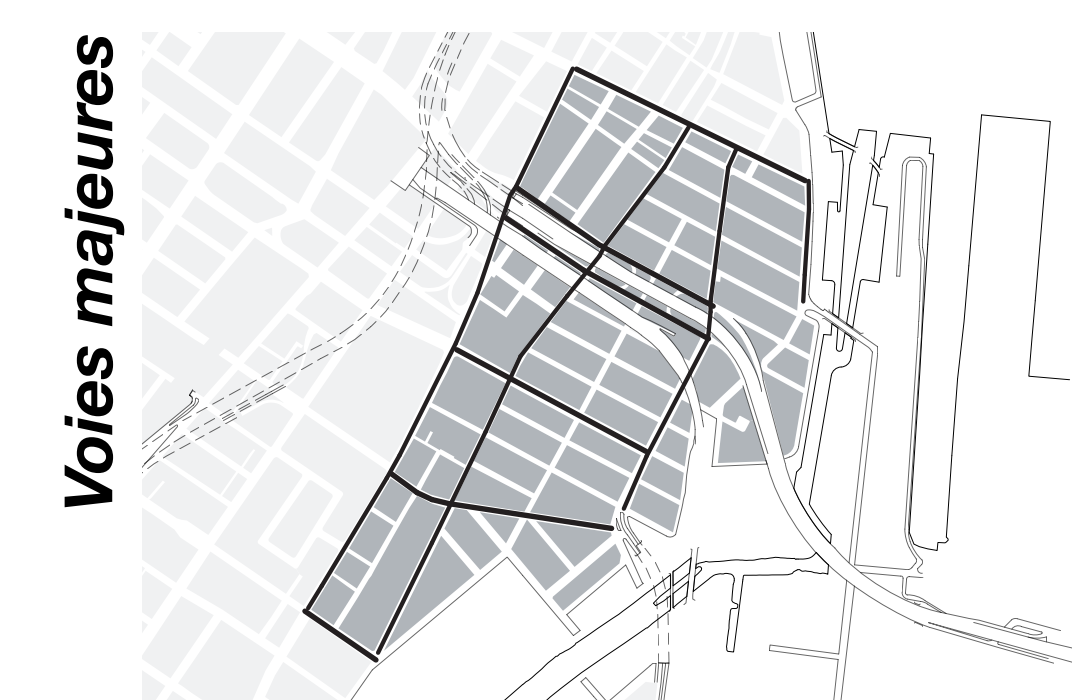
Les limites de Griffintown sont denses en circulation, ce qui accentue le vide interne.

### PLANS D'ACHALANDAGE DES DIVERS MODES DE TRANSPORT

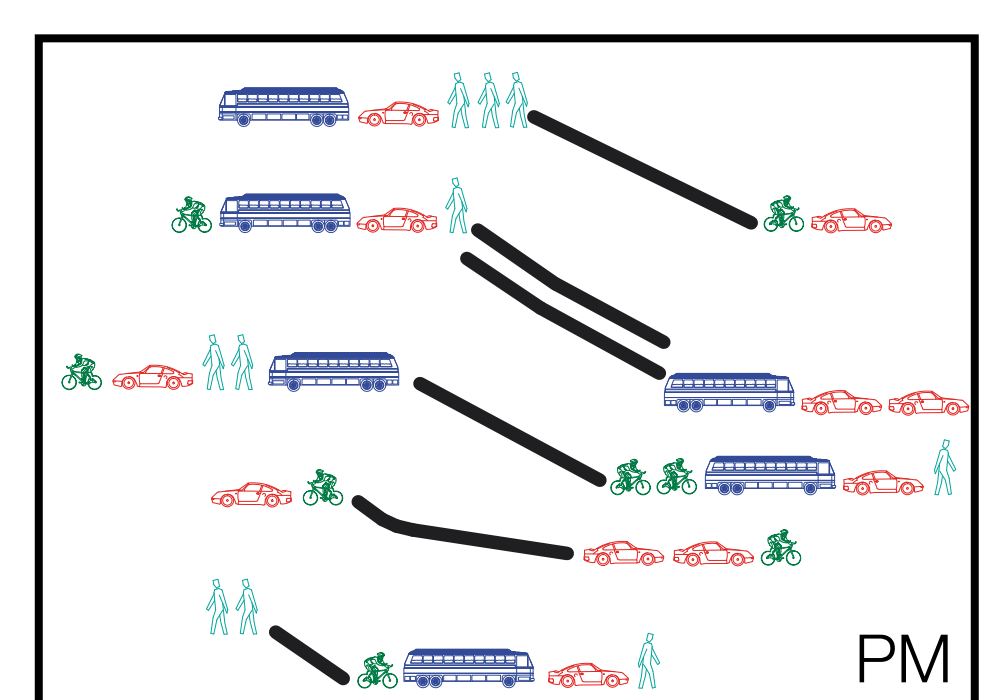
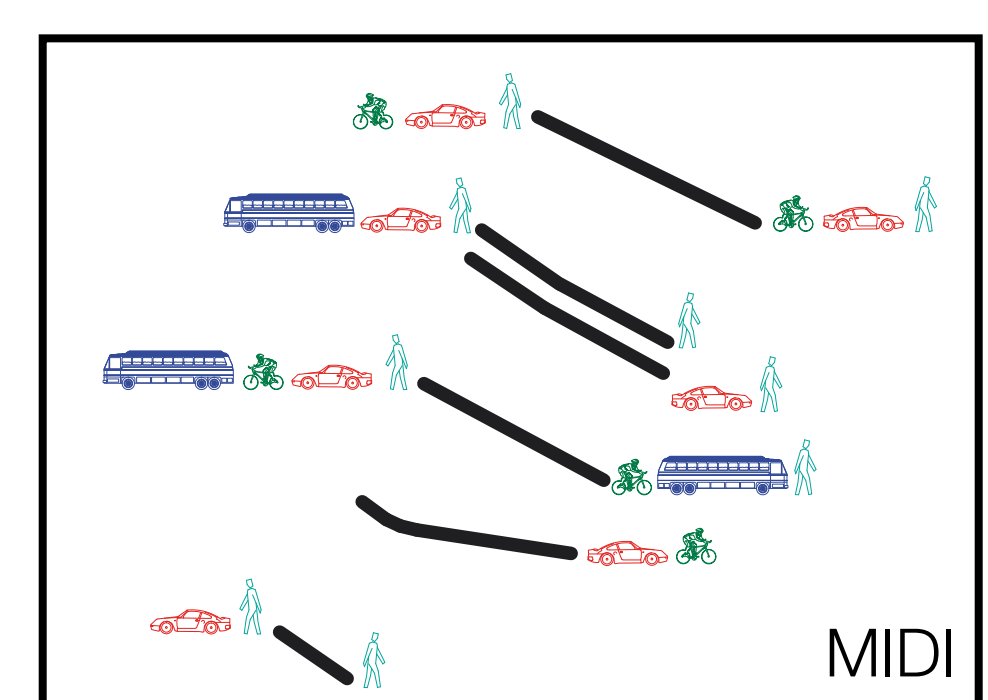
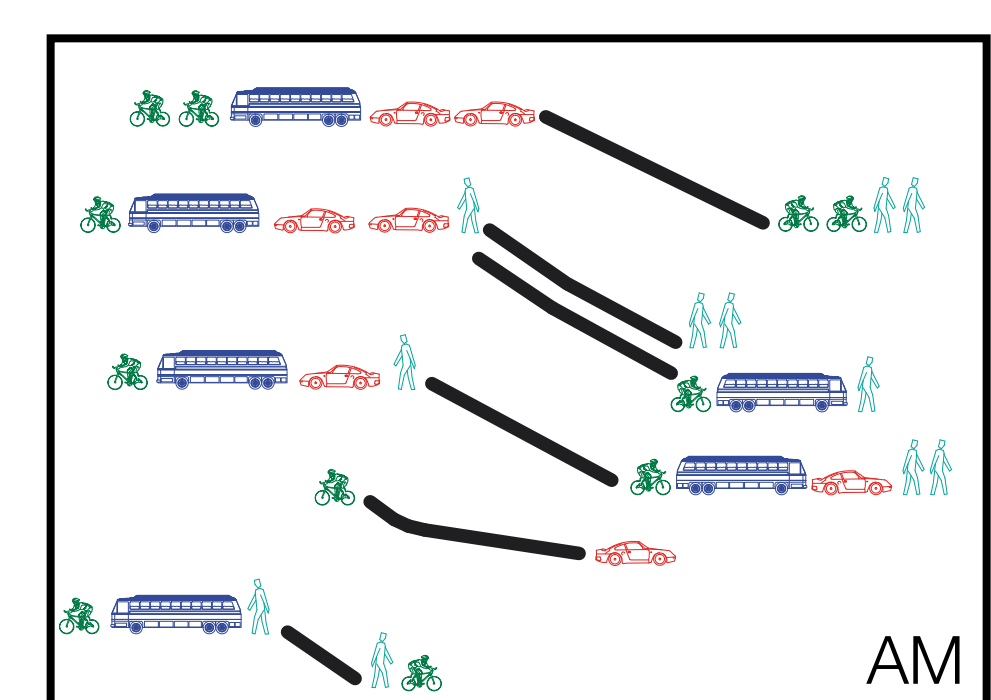
ÉCHELLE 1 : 2500



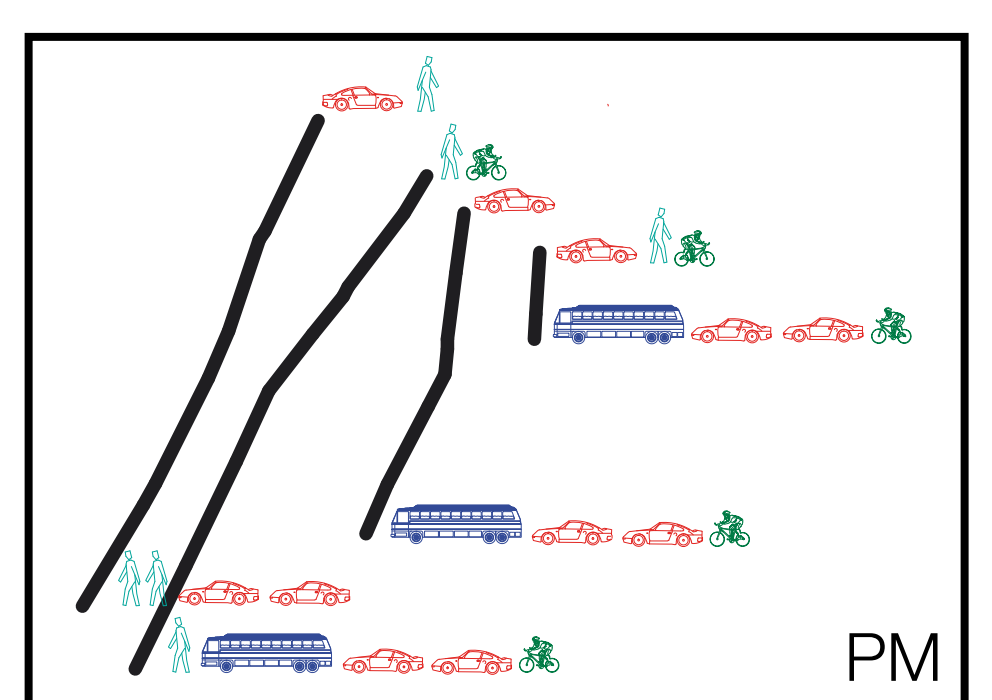
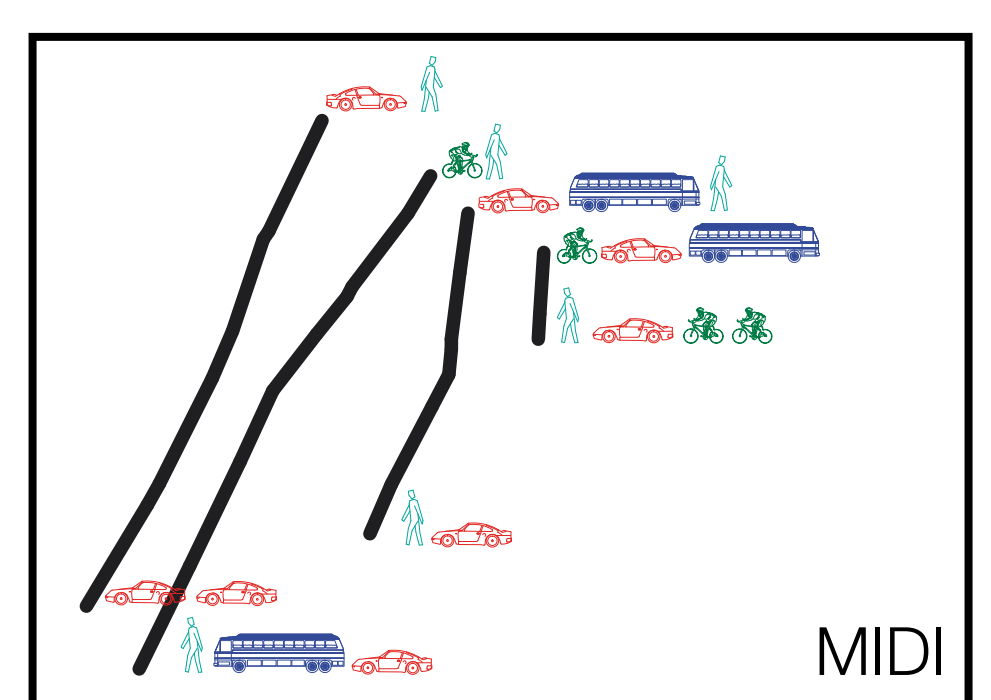
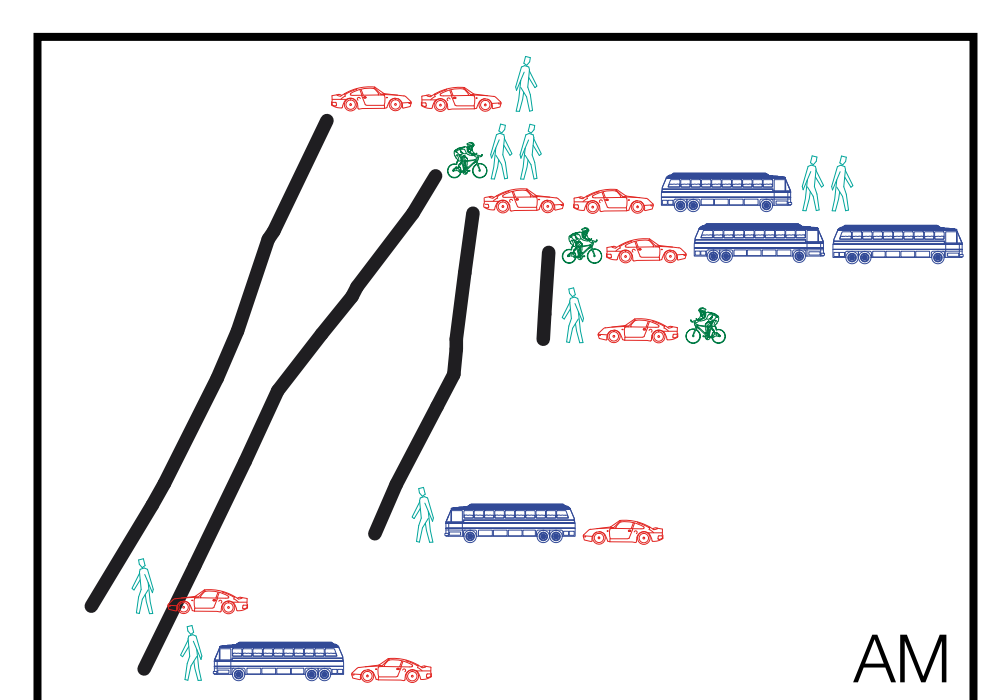
### SCHÉMAS D'ANALYSE



**ORIENTATION DU TRAFIC**  
Voies Nord - Sud



**ORIENTATION DU TRAFIC**  
Voies Est - Ouest





**PLAN DES GRANDS AXES**

ÉCHELLE 1 : 2500

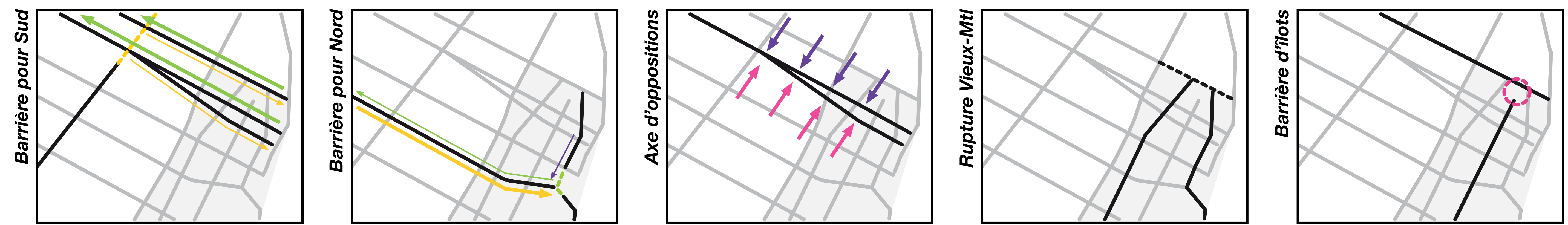


**PLANS DES SENS UNIQUES**

ÉCHELLE 1 : 2500



**SCHÉMAS D'ANALYSE**



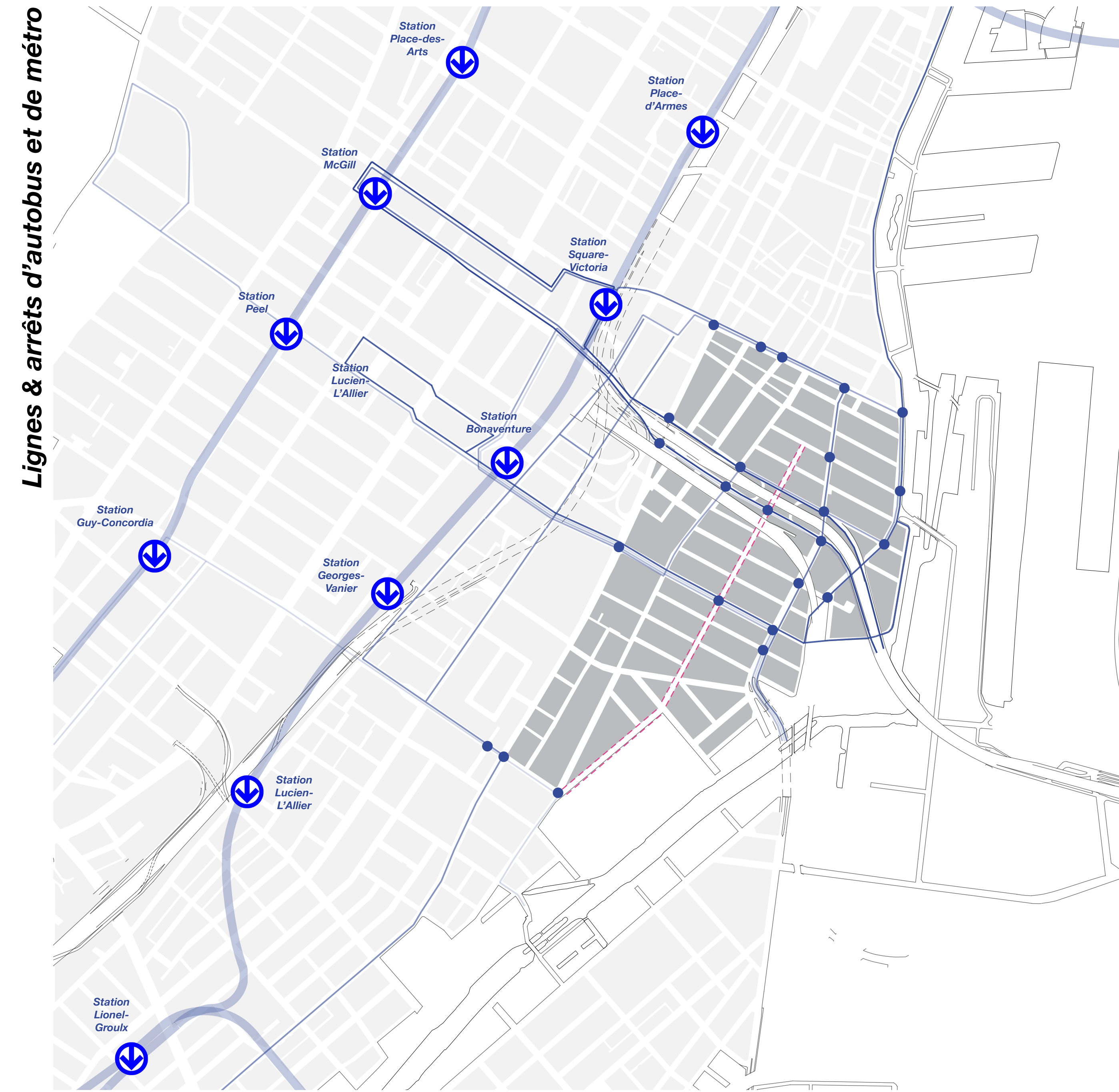
**PLANS DE TRAJETS UTILISÉS**

ÉCHELLE 1 : 1500



PLANS DES DIVERSES VOIES DE TRANSPORT

ÉCHELLE 1 : 2500

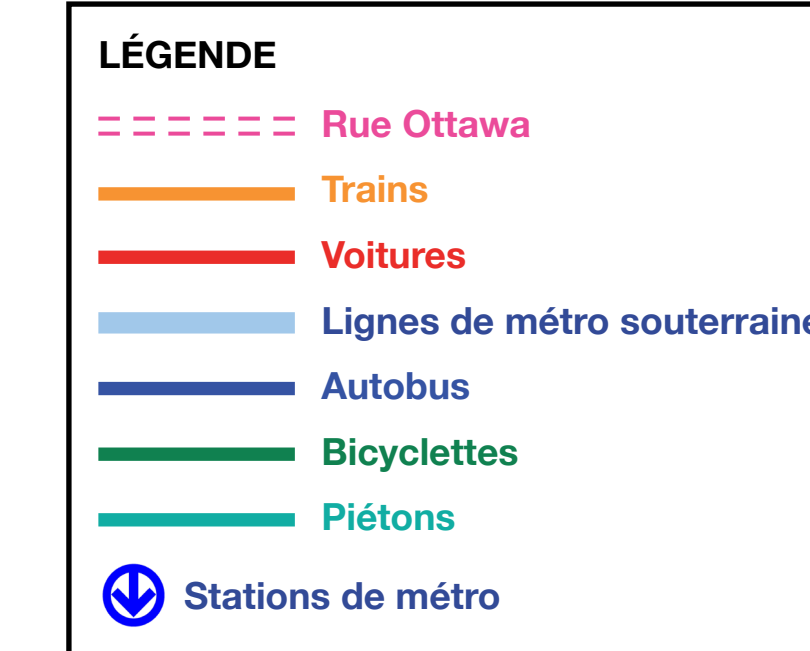
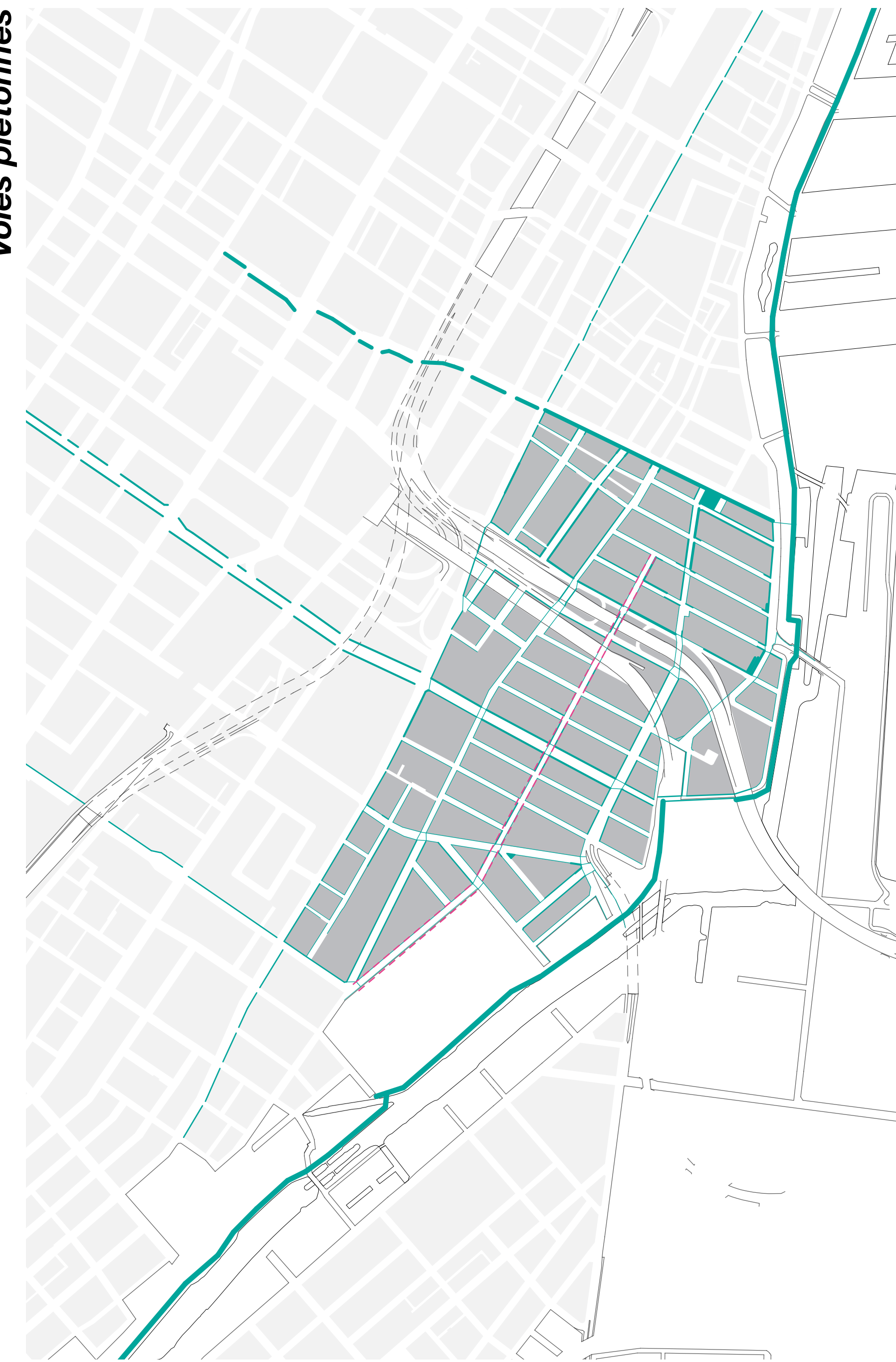


Lignes & arrêts d'autobus et de métro

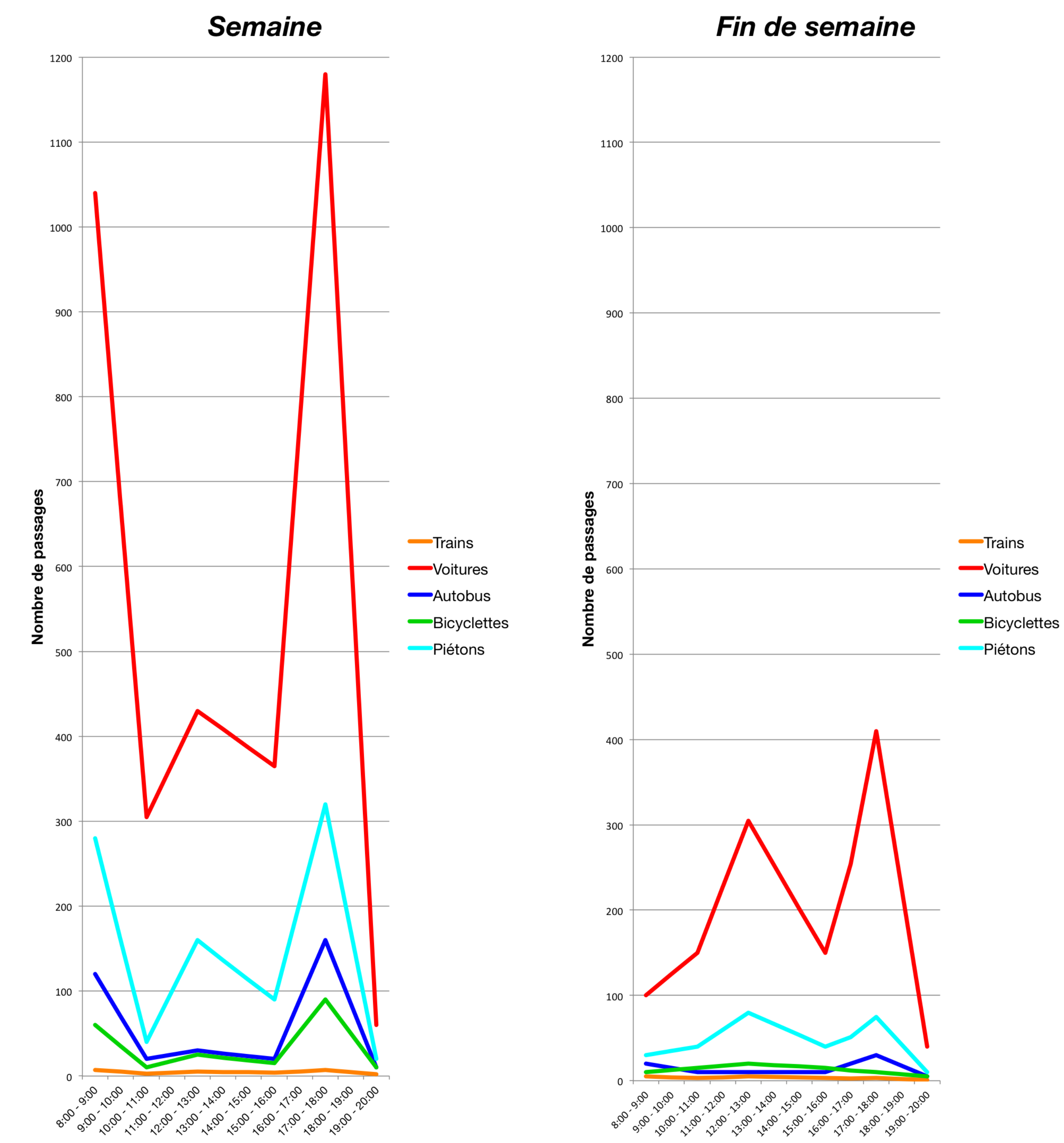
Pistes cyclables & Stations Bixi



Voies piétonnes



FRÉQUENCE HORAIRE DES PASSAGES



OCCUPATION GÉNÉRALE DE LA RUE OTTAWA

