

Mémoire au BAPE

présenté par



Sotramont

concernant

**Le réseau électrique métropolitain de
transport collectif**

Septembre 2016

Table des matières	i
Introduction	1
1. SOTRAMONT: Un constructeur-développeur novateur, actif dans les TOD	2
1.1 Sotramont TOD: Projet Bois-Franc (1993 à aujourd'hui) à Ville Saint-Laurent	2
1.2 Sotramont TOD: Quartier Greenwich (2012 à aujourd'hui) à Pointe-Claire	3
1.2.1 Gestion environnementale exemplaire	4
1.3 Sotramont TOD: Arbora Griffintown (2012 à aujourd'hui)	6
2. Arrimage des visions CDP et Sotramont	8
3. Infrastructures de transport durable comme moyen d'enrichissement collectif	8
4. Pour aller plus loin: Recommandations et questionnements	9
Conclusion	14
Bibliographie et couverture média Sotramont	15

Liste des figures, cartes et photos

Carte 1	Localisation des projets immobiliers de Sotramont	1
Figure 1	Survol du projet immobilier Bois-Franc (Ville Saint-Laurent)	3
Figure 2	Survol du projet immobilier Quartier Greenwich (Pointe-Claire)	4
Photo 1	Noue pour une gestion environnementale des eaux du projet Greenwich (Pointe-Claire)	5
Figure 3	Survol du projet immobilier ARBORA (Griffintown)	7
Carte 2	Pointe-Claire: une gare et une valeur foncière accessible sous conditions	9
Figure 4	L'importance de prévoir une gestion de projets pour améliorer l'expérience et l'attractivité TOD autour des stations	10
Carte 3	Prévoir une gare supplémentaire au pôle Bois-Franc, Autoroute 13 et Sunnybrooke	12
Figure 5	L'importance de réaliser des infrastructures pour mobilité active	13

Introduction

Le présent mémoire vise à donner notre appui au projet de trains de la Caisse de dépôts et de placements tout en informant le BAPE à l'effet que nos projets dépassent les normes environnementales prescrites. Nous insistons sur l'importance de prévoir des aménagements de qualité reliant les gares aux aires TOD et nous proposons des solutions à cet effet.

Nous sommes particulièrement sensibles aux modes de financement retenu (captation de la plus-value et redevances de développement). Selon nous, il importe de prévoir l'ensemble des interconnexions entre le train, les sentiers, pistes cyclables, voies réservées; le tout en prévoyant des liens conviviaux avec nos aires TOD.

Il est fondamental de concevoir et d'aménager des axes de transit et des lieux pour ceux et celles qui privilégient le transport actif sous toutes ses formes afin de rendre les aires TOD attractives et soutenir la demande immobilière au pourtour des gares. Cette condition est essentielle afin de limiter les pressions foncières sur l'environnement au-delà de l'île de Montréal et envisager capter une plus-value.

Carte 1: Localisation des projets immobiliers de Sotramont



Nos recommandations s'inspirent directement de nos projets immobiliers à Pointe-Claire (Quartier Greenwich), Ville Saint-Laurent (Bois-Franc) et Arbora (Griffintown) afin que nous maximisions nos chances de tirer profit de cette infrastructure et de contribuer au rayonnement de Montréal.

1. SOTRAMONT: Un constructeur-développeur novateur, actif dans les TOD

Depuis sa fondation en 1968, Sotramont a axé son développement sur des projets domiciliaires et commerciaux soigneusement sélectionnés parmi des emplacements stratégiques sur l'île de Montréal.

Dès la planification de ses projets, Sotramont travaille avec une équipe pluridisciplinaire et de concert avec les intervenants du milieu afin d'intégrer les enjeux locaux du marché, de l'environnement, de l'accessibilité, du zonage etc. C'est aussi de créer des liens directs entre ses développements et les infrastructures existantes.

Tous les bâtiments construits par Sotramont sont certifiés LEED™ du fait des matériaux choisis, mais aussi la gestion efficace de l'eau ainsi que l'efficacité énergétique de ses constructions. Pour ses clients, cette approche de durabilité rime avec économie d'argent en réduisant le coût des factures d'eau et d'électricité, mais aussi la réduction au maximum des pressions sur les infrastructures publiques.

Pour Sotramont, la qualité d'un développement immobilier a toujours été d'une importance primordiale et se reflète par la construction d'habitations performantes, répondant aux plus hauts standards en matière d'efficacité énergétique et de développement durable. C'est d'ailleurs pour ces raisons que ses constructions reçoivent plusieurs certifications telles que LEED™, Novoclimat et ACQ/Qualité Habitations.

Sotramont est le premier et le seul constructeur au Québec à offrir la bi-énergie électrique-gaz naturel pour ses habitations neuves. Également pour son projet Place des Nations, Sotramont se démarque par ses choix d'investir dans l'innovation, dans l'efficacité de ses produits et dans une intégration globale de ses projets dans les aires TOD selon une perspective de développement durable.

Voici trois projets immobiliers qui témoignent de cette affirmation et qui expliquent les fondements de nos recommandations.

1.1 Sotramont TOD: Projet Bois-Franc (1993 à aujourd'hui) à Ville Saint-Laurent

Projet immobilier d'importance majeure pour l'arrondissement, le projet Bois-Franc est l'aboutissement d'études poussées pour découvrir les désirs réels des acheteurs de résidences urbaines. Ville nouvelle, Bois-Franc réunit verdure et nature, lacs et plans d'eau, loisirs et services, résidences et commerces au sein d'un projet d'avant-garde, axé en tout premier lieu sur le mieux-être des résidents et la proximité des services. Ces grandes étendues d'eau sont à la fois une manière de gérer les eaux pluviales du quartier tout en intégrant une biodiversité. Les espaces bleus et verts représentent 31% du territoire dans un cadre de haute densité.

Bois-Franc est un parfait exemple d'un aménagement dit « TOD » ou transit-oriented-development et fait d'ailleurs partie de l'aire TOD Bois-Franc établie par la Communauté métropolitaine de Montréal. En effet, elle intègre une mixité des usages et

favorise les déplacements non motorisés par la mise en place de pistes cyclables ainsi que par la proximité des transports en commun tels que le train de banlieue et le métro.

Figure 3: Survol du projet immobilier Bois-Franc (Ville Saint-Laurent)



L'utilisation des automobiles est dans certains cas encore plus avantageux pour des déplacements comme se rendre au centre-ville de Montréal et l'aéroport de Montréal Pierre Elliot Trudeau. Ainsi, le projet de Réseau électrique métropolitain (REM) qui propose l'implantation d'un système léger sur rail (SLR) est fort prometteur.

Les tracés ainsi que les stations proposées (dont celle de Bois-Franc) permettraient d'offrir à la population un moyen de transport collectif rapide, entre autres, aux heures de pointe et utilisant une source d'énergie dite propre et renouvelable dans l'optique de laisser la voiture de côté. Toutefois, ce nouveau système de transport collectif devra être un complément aux autres types de transport existants d'où l'intérêt d'une bonne intégration de gares intermodales dont il est question dans nos recommandations.

1.2 Sotramont TOD: Quartier Greenwich (2012 à aujourd'hui) à Pointe-Claire

Situé à Pointe-Claire, le site du Quartier Greenwich est composé, dans sa première phase, de quatre nouvelles rues totalisant près d'un kilomètre et desservant 520 unités avec la possibilité d'expansion jusqu'à 1000 unités.

Dès le départ, la planification de ce projet a été faite avec une équipe pluridisciplinaire de concert avec la Ville afin d'intégrer les enjeux sociaux et environnementaux à l'échelle locale propre au site, mais aussi dans une vision

d'ensemble comme par l'intégration d'une piste cyclable reliant deux secteurs de la Ville et par la conservation intégrale d'un milieu humide; comme nous le recommandons: cette intégration peut aller plus loin à la fois dans le design et l'espace pour rejoindre la gare Kirkland, par exemple.

Figure 2: Survol du projet immobilier Quartier Greenwich (Pointe-Claire)



Quartier Greenwich, Pointe-Claire, c'est:

<p>Un total de 520 unités (avec possibilité d'expansion à 1 000) et trois différents types d'habitations</p>	<p>L'excellente accessibilité du site : proximité des grands axes, aéroport, gare de train et terminal d'autobus.</p>	<p>La durabilité de la construction : objectif LEED® et grande qualité des matériaux de construction.</p>	<p>La mixité du projet : condo, maison de ville superposée et maison de ville accessible pour multi-générationnel enrichissant pour tous.</p>	<p>Multifonctionnalité du quartier: services, commerces, lieux de loisirs, de sports et de cultures à proximité immédiate du projet.</p>
--	---	---	---	--

1.2.1 Gestion environnementale exemplaire

La gestion des eaux pluviales de l'ensemble du nouveau quartier Greenwich (Pointe-Claire) repose sur un contrôle quantitatif et qualitatif de matières indésirables transportées dans l'eau. Plus précisément, un système de biorétention des portions dites privées est composé de noues végétalisées et de régulateurs de débit.

Ce système permet de réguler les eaux pluviales qui sont acheminées dans le réseau d'égout pluvial municipal tout en favorisant une infiltration dans le sol et une filtration par les végétaux (voir photo ci-dessous):

- Aménagement de surfaces drainantes sur l'ensemble du terrain pour réduire les vitesses d'écoulement et maximiser les taux d'infiltration;
- Design des toits-terrasses afin d'orienter le drainage vers les zones de traitement des eaux;
- Rétention et canalisation de 10% des volumes d'eau sur l'ensemble des toits plats qui réduit les coûts et dimensionnement des ouvrages sur les terrains privés;
- Réalisation de bandes de végétation filtrante composées de végétation engazonnée ou parsemée d'arbres et d'arbustes d'une largeur variant entre 5 et 10 mètres;
- Aménagement de fossés végétalisés qui transportent l'eau vers les secteurs de rétention tout en poursuivant le traitement débuté par les bandes de filtration végétalisées;
- Conception des zones de biorétention et de jardins de pluie sous forme de dépressions comportant un aménagement paysager visant à maximiser l'infiltration, le stockage et la relâche lente des eaux de ruissellement.

Photo 1: Noue pour une gestion environnementale des eaux du projet Greenwich (Pointe-Claire)



Concernant les infrastructures publiques, nous avons installé des équipements situés en amont de l'exutoire du quartier qui interceptent les sédiments et les huiles avant que ces polluants se retrouvent dans l'égout pluvial municipal. De plus, le quartier se compose d'un bassin de rétention complété de conduites surdimensionnées afin d'absorber l'eau des averses soutenues tout en limitant le débit transitant dans le réseau existant de la Ville via un régulateur de débit.

Ce design environnemental permet, dans une vision de développement durable, d'assurer le bon fonctionnement des équipements municipaux du Quartier Greenwich sans surcharger le réseau existant de la Ville; ce qui est important dans une période de changements climatiques où les épisodes d'averses soutenues sont récurrents.

1.3 Sotramont TOD: Arbora Griffintown (2012 à aujourd'hui)

Arbora est un projet immobilier à vocation mixte, offrant à terme, plus de 300 unités condominium, 130 appartements locatifs, 26,000 pi² d'espaces commerciaux et 400 espaces de stationnement disponibles pour location dans le quartier de Griffintown.

Le projet Arbora se distingue avec plus de 40% d'espaces verts et aspire à la certification LEED™ Platine; donc a été pensé de manière à réduire le plus possible son empreinte écologique. Arbora constitue en ce moment, de par sa superficie, le plus grand projet au monde utilisant le *cross laminated timber* (CLT).

L'étanchéité de l'air supérieure et l'éclairage à DEL se traduiront en économies importantes sur les factures d'énergie, tandis que les appareils de plomberie de qualité permettront de réduire la consommation d'eau. Arbora figure également parmi les premiers immeubles au Québec doté d'une structure en panneaux de bois massif lamellé-collé, une technique de construction reconnue pour sa performance et sa robustesse. Malgré la complexité d'un projet à usage mixte et à l'implantation de techniques de construction innovantes, les partenaires de ce projet ont voulu compléter et bonifier la diversité de ce quartier en plein essor.

Étant placé sur un site anciennement à vocation industrielle, les partenaires ont pris soins nécessaires pour décontaminer le terrain avant d'entreprendre le projet. Ces obstacles font partie de l'opportunité pour ce secteur et, au final, nous améliorons le bilan environnemental.

Malgré son emplacement urbain, à proximité d'une multitude de services et transports en commun, les infrastructures pour desservir le quartier de Griffintown prendront encore quelque temps avant d'être complètement disponible d'où notre intérêt à suivre le projet de CDP. Le quartier compte une masse critique justifiant la proximité de services, dont la station Bridge-Wellington bien que encore sous étude et nous sommes convaincus qu'il s'agit d'un emplacement de premier choix en vue de créer la

richesse nécessaire au projet de la CDP. Nous encourageons les promoteurs du projet REM à accélérer le développement du réseau afin de permettre l'intégration de ce quartier avec le centre-ville de Montréal.

Figure 3: Survol du projet immobilier ARBORA Griffintown



Source: http://arboragriffintown.ca/content/uploads/2015/11/ARBORA-GRIFFINTOWN-CONDOS_Brochure-FR.pdf ;
<http://arboragriffintown.ca/projet/>

2. Arrimage des visions CDP et Sotramont

Une infrastructure de transport d'une envergure telle que celle proposée va avoir de multiples répercussions sur nos quartiers, Montréal, l'agglomération; de même que sur l'attractivité de la métropole ce que nous souhaitons tous.

Il importe ainsi de soigner les aménagements et le design urbain des aires TOD tout autant que les gares de manière complémentaire.

Les décisions d'affaires de Sotramont misent sur la mobilité active, la proximité des services, l'accessibilité et la sécurité des piétons et cyclistes. La très grande majorité de nos clients peuvent se passer de voiture dans la mesure où nos propriétés se situent aux endroits stratégiques du transport actif, du commerce et des services.

Il va de soi, dans notre esprit, que la densification comme nous la proposons à nos clients s'impose et nous rejoignons ainsi les mêmes principes, donc nous appuyons l'intention de la Caisse de dépôts et de placements.

Nous sommes convaincus de la pertinence de l'approche Transit Oriented Development. Le tracé proposé va certainement surmonter les défis environnementaux que représentent les aires naturelles à préserver, la faune et la flore à mettre en valeur.

3. Infrastructures de transport durable comme moyen d'enrichissement collectif

Nous regardons nos indicateurs de rentabilité économique et les données socioéconomiques de Montréal et du Québec tout en étant convaincus que l'infrastructure proposée peut constituer un moyen d'enrichissement collectif.

Les clients ont des capacités limitées de payer pour leur habitation et il y a des seuils de tolérance financière maximale au risque de ne pas atteindre les objectifs fixés au départ à savoir créer de la richesse pour tous. Il ne faut pas se leurrer, les automobilistes tolèrent de plus en plus un temps de navette qui s'allonge pour aller habiter dans des endroits plus accessibles.

Il importe alors de poursuivre l'objectif de concentrer le développement urbain comme le prescrit le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (orientation 10, par exemple). Cette concentration du développement urbain accompagné localement de mesures environnementales (voir notre exemple de gestion des eaux au quartier Greenwich à Pointe-Claire) est une excellente façon de rentabiliser les investissements publics et privés.

Dans un contexte de croissance économique modeste et de compétition intermunicipale pour mousser les richesses foncières, la Communauté métropolitaine de Montréal peut compter sur plusieurs années de développement résidentiels avant de complètement saturer son territoire. Or cette clientèle quittant Montréal nous échappe et

nous leur demandons de revenir s'installer au sein d'aires TOD au même coût que la « banlieue ».

Il est donc important d'offrir au sein d'aires TOD un confort, des ambiances sécuritaires et des espaces conviviaux pour ramener cette clientèle, dont l'objectif ultime consiste à accroître les valeurs des actifs immobiliers et fonciers.

4. Pour aller plus loin: Recommandations et questionnements

Dans un premier temps, rappelons que nos projets de développement immobiliers dépassent les normes environnementales prescrites en matière de gestion des eaux, de protection de sites et de qualité des sols que nous traitons.

L'enjeu environnemental se règle dans les premières étapes de notre planification du développement d'un terrain et nous exerçons un suivi de performance.

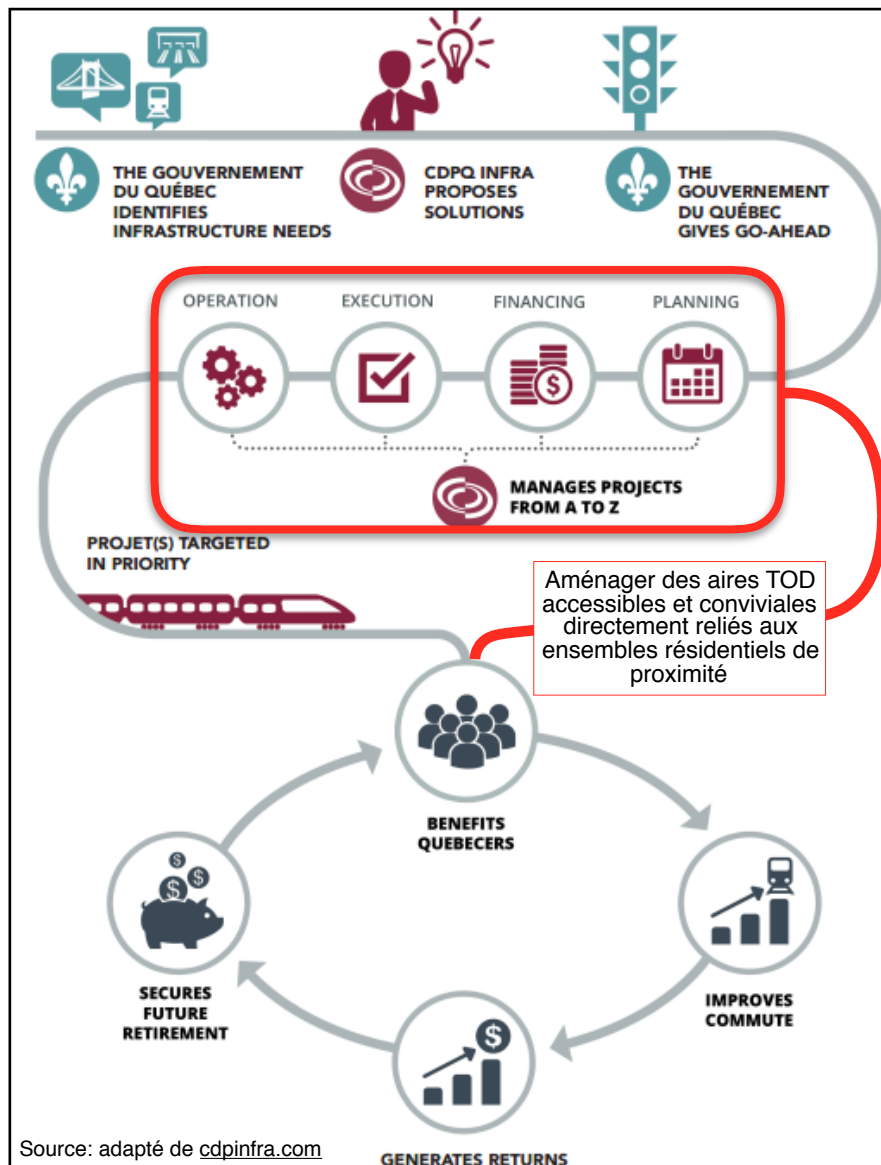
Afin d'atteindre l'enrichissement collectif souhaité, le projet de la CDP doit envoyer un signal clair à la génération future et actuelle: choisir d'habiter dans une aire TOD en toute sécurité tout en bénéficiant d'une proximité des services accessibles en moins de 10 minutes de transports actifs. À ceux pour qui il est difficile de s'établir dans une aire TOD, il importe de les faire transiter d'une manière extrêmement efficace et intelligente sous forme de « micro-transit ».

Carte 2: Pointe-Claire: une gare et une valeur foncière accessible sous conditions



1. Il est fondamental de prévoir l'ensemble des interconnexions entre d'un côté, la mobilité active (le train, les piétons, les cyclistes, personnes à mobilités réduites et les autobus) et de l'autre, les quartiers situés au sein d'une aire TOD.
 - 1.1. Ces interconnexions, par des aménagements simples et peu coûteux à condition d'y songer au départ puisque l'occasion se présente maintenant, sont fondamentales pour maintenir une attractivité et stimuler l'enrichissement collectif.
 - 1.2. Afin de tirer pleinement profit des retombées escomptées sur le plan des valeurs et de l'attractivité, soulignons, par exemple, près de la gare de Kirkland où nous jugeons opportun de faciliter (au minimum) les déplacements actifs par des traverses appropriées sans quoi nous voyons mal comment la CDP va être en mesure de capter une plus-value ici comme ailleurs.

Figure 4: L'importance de prévoir une gestion de projets pour améliorer l'expérience et attractivité TOD autour des stations



2. Sans s'y opposer, nous voyons difficilement comment et à quel taux la redevance de développement sur les nouveaux projets sera appliquée, prélevée, réinvestie et définie sur le terrain.
 - 2.1. Nous soumettons l'idée d'une forme de décentralisation de budgets (auxquels nous contribuerions) afin de nous assurer que les sommes soient investies (par exemple) dans des aménagements locaux qui sécurisent nos investissements tout en créant de la richesse.
3. Sans s'y opposer, nous nous questionnons sur la redevance de développement et la captation foncière puisée à même l'appréciation des valeurs foncières dans un contexte où l'économie montréalaise compétitionne les banlieues.
 - 3.1. Considérant les capacités de payer des contribuables (et acheteur de maisons), nous nous interrogeons quant à l'effet de cette taxation supplémentaire sur le comportement des ménages.
 - 3.2. Nous souhaitons d'avantages d'explications sur cette redevance et pensons qu'une affectation de redevances à l'aire TOD serait appropriée avant de remonter dans les coffres de l'État ou ailleurs.
4. L'arrondissement Saint-Laurent est un important pôle économique, de transit et de résidences. Il pourrait être opportun d'ajouter une gare au réseau prévu entre celles de Bois-Franc, Autoroute 13 et Sunnybrooke (carte).
 - 4.1. La région à l'ouest de la station Bois Franc a un parc commercial développé et représente un bassin de population établi incluant un important pôle d'emploi. Une station additionnelle pourrait favoriser le transport de cette population et améliorer les options de transport de commun pour les employés des commerces et industries dans ce secteur.
5. Est-ce que la station de Bois-Franc sera adéquate pour correspondre entre les lignes Deux-Montagnes et Sainte-Anne-de-Bellevue / Aéroport?
6. Quelles sont les étapes clés pour approuver l'implantation des stations potentielles (Édouard-Montpetit, McGill, Bridge-Wellington, Du Havre, Chevrier) où pourrait se multiplier les effets cul-de-sac?
 - 6.1. Pouvons-nous anticiper si ces stations seront disponibles à la mise en marché du projet, ou est-ce que nous savons déjà que la réalisation de ces stations ce fera après l'ouverture?

Carte 3: Prévoir une gare supplémentaire au pôle Bois-Franc, Autoroute 13 et Sunnybrooke



Source: Adapté de https://www.cdpqinfra.com/fr/Reseau_electrique_metropolitain

7. Recommandation générale : utiliser les principes du « *Complete Streets policy* » à l'effet que telle politique réduit les accidents, blessures et mortalités (tout en contribuant à la santé des individus, coûte peu au système de santé et facilite le commerce et les échanges). Le mot clé étant ici le « *complete* » sur plusieurs kilomètres continus et non pas ça et là de manière discontinue (p.ex. dans l'intérêt des personnes à mobilité réduite, piétons et cyclistes).

Figure 5: L'importance de réaliser des infrastructures pour mobilité active



Conclusion

Cette phase d'analyse environnementale trouvera (nous en sommes convaincus) des solutions afin de réaliser ce projet de trains électriques dans de courts délais, et ce, dans l'intérêt de tous.

Nous désirons simplement attirer votre attention à l'effet que nos projets résidentiels sont tous soumis à l'analyse environnementale et, que nous dépassons les standards attendus.

Nous nous préoccupons avant tout de la qualité de l'intégration entre chacune des gares, d'un côté, et leurs aires TOD, de l'autre. Nous souhaitons à cet égard rappeler l'importance des aménagements qui vont assurer à nos clients une réelle aisance dans leurs déplacements actifs quotidiens, et ce, peu importe leur destination.

Nous voulons envoyer le message suivant: le succès du projet de trains électriques ne va pas seulement se mesurer en nombre de passagers quotidiens, mais aussi dans l'attractivité que vont exercer chacune des gares de par la facilité d'interconnexion qu'elles offrent à la mobilité active. Cette condition *sine qua non* doit être remplie en raison de surcroît du mode de financement prévu consistant à capter la plus-value (dont nous attendons des explications).

Veuillez accepter Mesdames, Messieurs les Commissaires, nos plus cordiales salutations et soyez assuré de notre collaboration.

Le président,

Marc-André Roy
Sotramont

Bibliographie et couverture média Sotramont

« Micro-transit »

<http://www.ledevoir.com/politique/montreal/480277/transport-collectif-le-potentiel-de-la-flexibilite>

Bois-Franc

<http://www.fcm.ca/Documents/presentations/2015/webinars/>

[Vision de la planification TOD Bois-Franc Eric Paque Rafik Salama FR.pdf](#)

[https://www.facebook.com/boisfrancmtl/photos/a.](https://www.facebook.com/boisfrancmtl/photos/a.1536206023262463.1073741828.1523430004540065/1774579422758454/?type=3&theater)

[1536206023262463.1073741828.1523430004540065/1774579422758454/?](https://www.facebook.com/boisfrancmtl/photos/a.1536206023262463.1073741828.1523430004540065/1774579422758454/?type=3&theater)

[type=3&theater](https://www.facebook.com/boisfrancmtl/photos/a.1536206023262463.1073741828.1523430004540065/1774579422758454/?type=3&theater)

<http://www.ledevoir.com/economie/finances-personnelles/122896/le-bois-franc-a-saint-laurent-une-ville-dans-la-ville>

<http://www.lapresse.ca/maison/immobilier/projets-immobiliers/201409/11/01-4799226-bois-franc-continue-sur-sa-lancee.php>

<https://www.guidehabitation.ca/blogue/quartier-bois-franc/>

Quartier Greenwich

[http://montrealgazette.com/life/homes/model-of-the-week-quartier-greenwich-2?](http://montrealgazette.com/life/homes/model-of-the-week-quartier-greenwich-2?_lsa=f491-7935)

[_lsa=f491-7935](http://montrealgazette.com/life/homes/model-of-the-week-quartier-greenwich-2?_lsa=f491-7935)

[http://montrealgazette.com/life/homes/model-of-the-week-quartier-greenwich?](http://montrealgazette.com/life/homes/model-of-the-week-quartier-greenwich?_lsa=e8f6-01d9)

[_lsa=e8f6-01d9](http://montrealgazette.com/life/homes/model-of-the-week-quartier-greenwich?_lsa=e8f6-01d9)

<http://www.lapresse.ca/maison/immobilier/projets-immobiliers/201304/29/01-4645768-un-tout-nouveau-quartier-a-pointe-claire.php>

<http://www.ledevoir.com/plaisirs/habitation/466441/quartier-greenwich-nouveau-quartier-vert>

[http://static1.squarespace.com/static/53ee7559e4b015b9c36943f9/t/](http://static1.squarespace.com/static/53ee7559e4b015b9c36943f9/t/57100a7f4c2f855b57d25746/1460669071896/DEV2016-03-26-MAR-004j.pdf)

[57100a7f4c2f855b57d25746/1460669071896/DEV2016-03-26-MAR-004j.pdf](http://static1.squarespace.com/static/53ee7559e4b015b9c36943f9/t/57100a7f4c2f855b57d25746/1460669071896/DEV2016-03-26-MAR-004j.pdf)

Arbora Griffintown

<http://affaires.lapresse.ca/economie/immobilier/201510/07/01-4907426-griffintown-130-millions-pour-un-projet-dhabitation-en-bois.php>

<http://www.lapresse.ca/maison/immobilier/projets-immobiliers/201510/22/01-4912774-arbora-innovateur-et-vert.php>

<https://www.guidehabitation.ca/fr/7868/arbora/>

<https://www.canadianarchitect.com/architecture/worlds-largest-residential-project-in-clt-launches-in-montreal/1003729458/>

<http://www.newswire.ca/fr/news-releases/arbora-prend-racine-dans-griffintown---un-complexe-residentiel-et-commercial-construit-en-bois-massif-clt-visant-une-certification-leed-platine-531052491.html>

<http://www.lesaffaires.com/secteurs-d-activite/immobilier/le-plus-grand-complexe-en-bois-massif-du-monde-sera-a-montreal/582198>

FIN DU DOCUMENT