

# 8.

## MISE EN OEUVRE



## 8. MISE EN OEUVRE

### 8.1. CRÉATION D'UN ÉCOQUARTIER

#### 8.1.1. PRINCIPES FONDAMENTAUX

Au Québec, la création d'écoquartiers est une tendance assez nouvelle, qui ne fait l'objet d'aucun encadrement et relève jusqu'ici du bon vouloir et du savoir-faire des acteurs à l'œuvre, d'où une cohérence et des résultats parfois mitigés. Les élus, les décideurs et les citoyens qui ont à donner leur aval ou leur avis sur un projet ne disposent pas toujours des outils ni des points de repère pour juger de la qualité des initiatives qui leur sont présentées. C'est pour répondre à cette situation que Vivre en Ville propose, dans le document OBJECTIF ÉCOQUARTIERS, des principes et des balises qui pourront guider les décideurs et les promoteurs dans l'élaboration et la mise en œuvre de projets d'écoquartiers. Avec des propositions adaptées à la réalité québécoise et à son vocabulaire, cette grille d'analyse détaillée se veut utile, aussi bien pour caractériser les milieux de vie existants, que pour évaluer la qualité d'un nouveau projet au cours de sa conception.

Dans OBJECTIF ÉCOQUARTIERS, Vivre en Ville présente 33 principes pour guider la conception d'écoquartiers. Quatre de ces principes sont transversaux; les autres se déclinent à quatre échelles d'intervention, de l'agglomération au bâtiment, en passant par le quartier et la rue. Ces principes se complètent mutuellement.

Les quatre principes transversaux méritent une attention particulière. C'est à travers ces quatre principes, dont la mise en œuvre se réalise à différentes échelles – de l'agglomération au bâtiment, en passant par le quartier et la rue – qu'on s'assurera que l'écoquartier soutienne le développement de collectivités viables.

#### LES PRINCIPES TRANSVERSAUX (lettre T)

Le développement d'une collectivité viable implique de nombreux champs d'action: aménagement et urbanisme, transport, agriculture et verdissement, économie et fiscalité, politiques publiques, bâtiment et efficacité énergétique, santé, éducation, etc. Seule une approche intégrée des interventions variées qui en relèvent peut permettre d'assurer leur efficacité, de maximiser leurs bénéfices et de réduire leurs effets indésirables. Vivre en Ville propose, pour guider cette approche intégrée, quatre principes transversaux qui s'avèrent incontournables pour guider la conception et la mise en œuvre de projets d'écoquartiers (voir les principes plus loin).

#### LES PRINCIPES FONDAMENTAUX À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION (lettre A)

L'agglomération est un ensemble urbanisé formé de villes, banlieues, villages et hameaux dont les territoires sont contigus, qui sont sous l'influence d'un même réseau de centralités et de concentrations d'activités, et qui partagent différentes affinités de nature géographique, économique ou sociale. Une agglomération est notamment caractérisée par les flux de déplacements réguliers de sa population entre les différentes portions de son territoire en raison du travail, pour fréquenter les commerces et les institutions, obtenir des services, ou pour profiter d'équipements publics qui leur sont conjointement destinés. Le terme agglomération ne réfère à aucune division politique ou administrative précise et n'est associé à aucune taille démographique particulière; il peut être utilisé tant pour désigner une conurbation métropolitaine que différents villages agricoles soumis à l'influence d'un même chef-lieu rural.

#### LES PRINCIPES FONDAMENTAUX À L'ÉCHELLE DU QUARTIER (lettre Q)

Construire un quartier à échelle humaine est le meilleur moyen d'allier la rentabilité des investissements, pour les promoteurs comme pour la municipalité, et la qualité de vie des habitants. Il est alors possible d'offrir des logements, de même qu'un grand nombre d'espaces publics et privés de qualité, dans un environnement bâti où les dépenses publiques ne deviennent pas un fardeau trop lourd pour les finances de la municipalité. (voir les principes plus loin)

Un écoquartier s'intègre dans une agglomération, qu'il s'agisse d'une petite ville ou d'une métropole. Il devrait donc contribuer à renforcer, à l'échelle de l'agglomération, les principes d'une collectivité viable. Pour ce faire, l'écoquartier doit au préalable faire partie de la réflexion d'ensemble sur la planification de l'agglomération. (voir les principes plus loin)

#### LES PRINCIPES FONDAMENTAUX À L'ÉCHELLE DE LA RUE (lettre R)

De tout temps, la rue a été un espace de vie permettant l'interaction des personnes autour d'activités sociales, économiques et culturelles: habitation, échanges commerciaux, socialisation, etc. Ce n'est que récemment, avec la popularisation de l'automobile, que son rôle a été restreint à celui de corridor de circulation. Dans un écoquartier, les rues retrouvent leur rôle social. Elles sont aménagées à échelle humaine, ce qui favorise leur convivialité. Elles sont davantage des espaces de vie que des axes de circulation. Les cheminements y sont encadrés par les bâtiments et la végétation; les déplacements actifs y sont prioritaires. (voir les principes plus loin)

#### LES PRINCIPES FONDAMENTAUX À L'ÉCHELLE DU BÂTIMENT (lettre B)

Le bâtiment est souvent l'interface entre l'espace public et l'espace privé. Il est à la fois le lieu par excellence de l'intimité des habitants et un des éléments les plus marquants de l'environnement bâti. Dans un écoquartier, les bâtiments sont confortables, accessibles et efficaces. Ils combinent confort pour leurs usagers, contribution à la qualité de l'espace public et faible empreinte écologique. (voir les principes plus loin)

#### 8.1.2. PRINCIPES TRANSVERSAUX

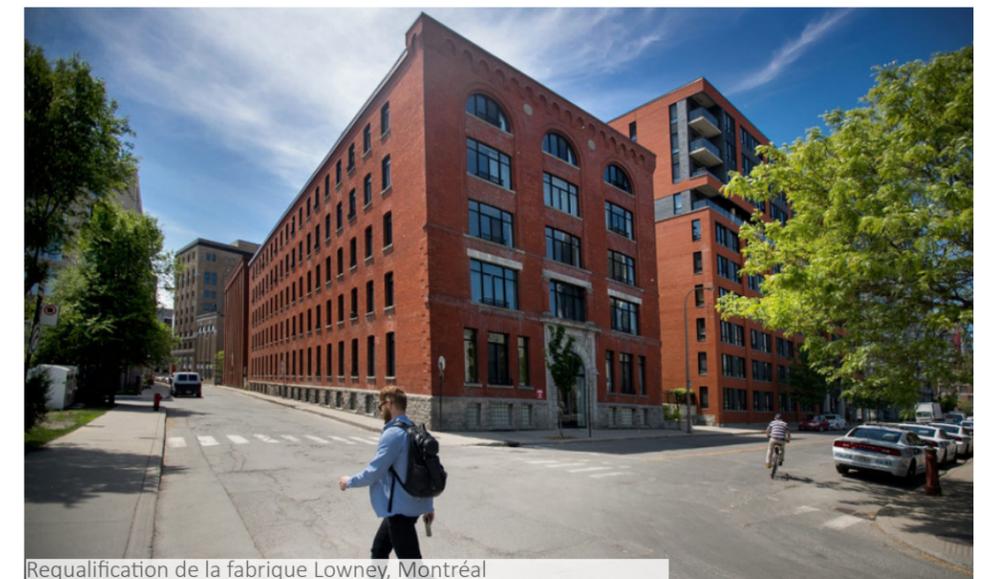
##### OPTIMISATION DES ÉQUIPEMENTS ET DES INFRASTRUCTURES (T.1)

Façon à en réduire les coûts de construction, d'utilisation, d'entretien et de remplacement

OBJECTIF : Minimiser la construction d'infrastructures et d'équipements neufs

MOYENS :

- Privilégier la réutilisation, la requalification et la revitalisation de l'existant
- S'inscrire dans les zones prioritaires d'aménagement et renforcer les centralités
- Assurer des densités résidentielles et d'activités suffisantes pour rentabiliser les équipements.
- Favoriser une utilisation maximale des équipements et des infrastructures, à toute heure du jour et toute l'année, entre autres par des aménagements polyvalents, une bonne localisation et la mise en commun des besoins et des ressources (partage de stationnement, mixité des activités, etc.)



Requalification de la fabrique Lowney, Montréal

## 8. MISE EN OEUVRE

### 8.1. CRÉATION D'UN ÉCOQUARTIER

#### ÉQUITÉ, SOLIDARITÉ ET DÉMOCRATIE (T.2)

Les modes de gestion et de prise de décision, pour accroître l'expertise publique et créer des collectivités à l'image de leurs habitants

OBJECTIF : Expertise publique et participation citoyenne

MOYENS :

- Renforcer les capacités et l'expertise des acteurs publics
- Éviter les situations de monopole dans la promotion immobilière et valoriser l'autopromotion
- Informer, consulter et favoriser la participation de chacun dans la planification et le design
- Recourir aux concours d'idées
- Favoriser la mixité sociale, notamment en prévoyant des logements abordables, qui répondent aux besoins des familles, et qui offrent divers modes de tenure
- Favoriser le partage des espaces et équipements privés (cours partagées, salles communes, etc.)

#### APPROCHE ÉCOSYSTÉMIQUE DE L'AMÉNAGEMENT (T.3)

Minimiser les impacts du milieu bâti sur l'écosystème naturel et conserver ses effets régulateurs

OBJECTIF : Miser sur des services écologiques au coût de 3500 \$/ha

MOYENS :

- Limiter la consommation de ressources et la production d'externalités négatives
- Minimiser les impacts du quartier sur l'environnement naturel (érosion des sols, plantes envahissantes, compaction et imperméabilisation des sols, etc.)
- Restaurer et maintenir les trames vertes et bleues (ou trames écologiques)
- Valoriser les fonctions écologiques des espaces naturels, des sols et de la végétation
- Remplacer ou compléter les infrastructures grises par des infrastructures vertes
- Assurer une gestion naturelle des eaux de ruissellement

#### RÉSILIENCE ET ADAPTABILITÉ (T.4)

Faire face aux changements démographiques et économiques et aux risques naturels et climatiques

OBJECTIF : Développer une vision long terme.

MOYENS :

- Prévoir et faciliter les changements de vocation
- Assurer l'équilibre à long terme entre les revenus et les dépenses
- Encourager l'alimentation de proximité et l'autonomie alimentaire, notamment par l'agriculture urbaine et périurbaine
- Concevoir des aménagements et des infrastructures dont le design tient compte du climat hivernal, et utiliser des matériaux adaptés aux quatre saisons
- Concevoir des aménagements et des infrastructures dont le design et les matériaux permettent une adaptation aux événements climatiques extrêmes
- Privilégier les solutions qui ont les meilleures retombées à long terme aux solutions peu coûteuses à court terme



Coopérative d'habitation du Coteau vert, Montréal



Quartier 21, Peter Mc-Gill, Montréal



Promenade Larivé, Montréal

## 8. MISE EN OEUVRE

### 8.1. CRÉATION D'UN ÉCOQUARTIER

#### 8.1.3. ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION

##### CONSOLIDATION ET CONTIGUÏTÉ DE L'URBANISATION (A.1)

Renforcer les corridors d'urbanisation existants et limiter les besoins en nouvelles infrastructures.

OBJECTIF : S'intégrer à l'agglomération

MOYENS :

Dans le cas de nouveaux quartiers, prioriser:

- L'utilisation de friches urbaines
- L'urbanisation intercalaire
- L'utilisation de terrains adjacents à une zone déjà urbanisée

##### PROTECTION DES MILIEUX NATURELS (A.3)

Conserver les écosystèmes et faciliter l'accès à des milieux naturels à proximité des espaces bâtis

OBJECTIF : Réconcilier nature et urbanité

MOYENS :

- Proscrire toute urbanisation dans des milieux humides, des écosystèmes d'intérêt pour des espèces vulnérables, et des milieux naturels protégés
- Éviter la construction en zone inondable, sur des sols instables ou à proximité des berges
- Restaurer et maintenir les trames écologiques
- Planifier finement l'interface nature-urbanité

##### ARTICULATION DE L'URBANISATION ET DU RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN (A.4)

Favoriser la mobilité durable et assurer l'efficacité du transport en commun

OBJECTIF : Offrir un transport en commun aux 15 minutes

MOYENS :

- Planifier précisément la desserte de transport en commun, en amont de la réalisation d'un écoquartier
- Prioriser les localisations déjà bien desservies par le réseau structurant de transport en commun
- Choisir ensuite les localisations qui seront bien desservies par les extensions planifiées du réseau structurant de transport en commun (en continuité des lignes existantes ou sur de nouvelles lignes)
- En l'absence de desserte de transport en commun dans l'agglomération, choisir une localisation compatible avec le déploiement éventuel d'un réseau structurant



## 8. MISE EN OEUVRE

### 8.1. CRÉATION D'UN ÉCOQUARTIER

#### 8.1.4. ÉCHELLE DU QUARTIER

##### COMPACTITÉ ET DENSITÉ (Q.1)

Assurer la viabilité des commerces et des services de proximité et limiter l'étalement urbain

OBJECTIF : Avoir une moyenne d'au moins 40 logements par hectare

MOYENS :

- Assurer des densités suffisantes pour rentabiliser les équipements, les infrastructures et les services
- Grâce à la compacité, créer des milieux denses et à échelle humaine

##### PERMÉABILITÉ DE LA TRAME URBAINE (Q.4)

Favoriser les déplacements actifs et assurer l'accessibilité des activités

OBJECTIF : Pas plus de 150 mètres entre deux intersections

MOYENS :

- Privilégier une trame de rues perméable et des îlots de faible taille
- Assurer la perméabilité du réseau de rues pour les transports actifs, même lorsque l'aménagement cherche à dévier la circulation de transit

##### MIXITÉ DES ACTIVITÉS (Q.2)

Réduire les besoins de déplacements et contribuer au dynamisme économique et social du quartier

OBJECTIF : Développer autour des rues commerciales et cœurs villageois

MOYENS :

- Prévoir la cohabitation de différentes activités au sein du quartier ou à proximité (mixité horizontale et mixité verticale)
- Concentrer les activités fédératrices dans un cœur de quartier bien localisé
- Prévoir la possibilité d'un changement de vocation (où des zones spécialisées seraient acceptées)

##### VARIÉTÉ, QUALITÉ ET DISTRIBUTION STRATÉGIQUE DES ESPACES PUBLICS (Q.5)

Créer de la convivialité et donner accès à tous à des espaces de récréation de qualité (places et parcs)

OBJECTIF : Des espaces publics à chaque coin de rue, la rue comme premier espace public

MOYENS :

- Répartir les espaces publics et assurer leur proximité des habitations
- Relier les espaces publics en un réseau piétonnier convergeant vers le cœur du quartier
- Prévoir des aménagements variés
- Prévoir des espaces publics ouverts et visibles

##### PROXIMITÉ ET DIVERSITÉ DE L'OFFRE COMMERCIALE ET DE SERVICES (Q.3)

Assurer l'accessibilité des commerces et services du quotidien

OBJECTIF : Distance de marche: maximum 800 mètres

MOYENS :

- Assurer la proximité de services essentiels variés et de qualité
- Planifier finement l'offre de commerces, de services et d'équipements publics

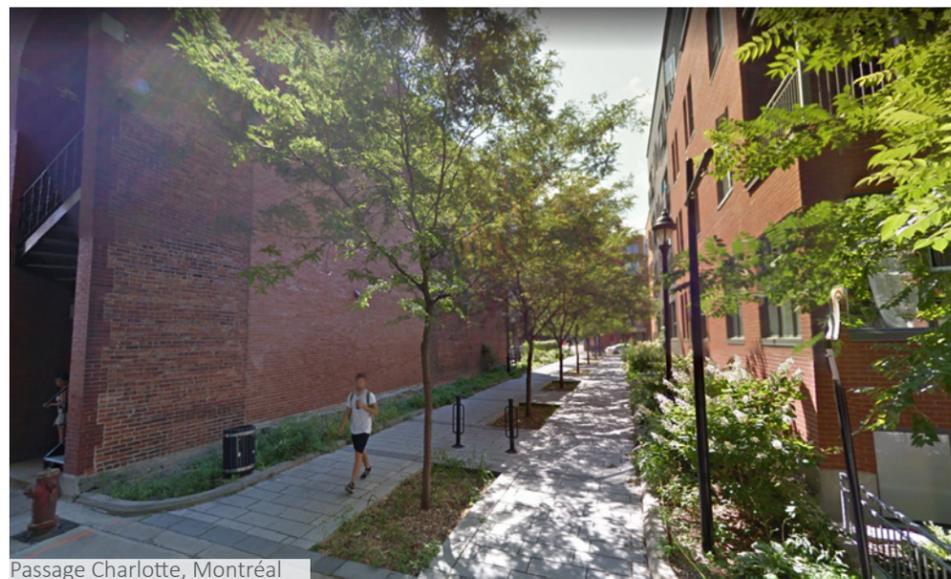
##### DIVERSITÉ DES TYPES D'HABITATION (Q.6)

Assurer une mixité socio-économique et favoriser la résilience du quartier

OBJECTIF : Au moins 20% de logements abordables (*voir règlement à venir*)

MOYENS :

- Prévoir une diversité des types d'habitations (maisons en rangée, plex, etc.)
- Prévoir une diversité des modes de tenure (locatif, propriété, copropriété, coopératif)
- Assurer l'abordabilité des habitations



Passage Charlotte, Montréal



Développement 21ème arrondissement, Montréal



Développement Faubourg Québec, Montréal

## 8. MISE EN OEUVRE

### 8.1. CRÉATION D'UN ÉCOQUARTIER

#### 8.1.5. ÉCHELLE DE LA RUE

##### **PRIORITÉ AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS: LA MARCHÉ (R.1)**

Rendre les déplacements à pied faciles et sécuritaires

OBJECTIF : Construire des trottoirs pour toutes les rues

MOYENS :

- Généraliser la présence de trottoirs
- Limiter l'encombrement des trottoirs
- Assurer en priorité l'entretien des aménagements piétons, en particulier le déneigement en hiver
- Assurer la sécurité des piétons lors de la traversée des rues (avancées de trottoirs, chaussée rétrécie, intersections surélevées, signalisation et marquage, etc.)
- Évaluer systématiquement la pertinence d'aménager des rues partagées et des rues piétonnes

##### **PRIORITÉ AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS: LE VÉLO (R.2)**

Rendre les déplacements à vélo faciles et sécuritaires

OBJECTIF : Penser au vélo à chaque [ré]aménagement de rue

MOYENS :

- Prévoir, sur chaque rue, un aménagement cyclable adapté à sa fonction et au débit de circulation (piste, bande, double-sens cyclable, chaussée désignée, etc.)
- Assurer la sécurité des cyclistes aux intersections (sas-vélo, feu prioritaire, interdiction du virage à droite au feu rouge pour les automobiles, signalisation, et marquage, etc.)
- Maximiser la présence de stationnements à vélo
- Assurer un entretien des aménagements cyclables au moins équivalent à celui de la chaussée



#### 8.1.6. ÉCHELLE DU BÂTIMENT

##### **CONFORT ET QUALITÉ DE VIE DES USAGERS (B.1)**

Assurer un accueil optimal des résidents, travailleurs et visiteurs

OBJECTIF : Viser l'intimité et la quiétude, à l'intérieur comme à l'extérieur.

MOYENS :

- Assurer un éclairage naturel et une vue sur l'extérieur dans toutes les pièces
- Offrir des accès à l'extérieur (balcon, terrasse, toit, cour) à tous les logements
- Maximiser l'insonorisation
- Utiliser des matériaux sains
- Concevoir des espaces de vie évolutifs
- Respecter les principes d'accessibilité universelle
- Permettre aux usagers de contrôler la qualité de l'air intérieur (logements traversants, ventilation naturelle)

##### **BÂTIMENT PERFORMANT: SOBRIÉTÉ ET EFFICIENCE (B.2)**

Réduire l'empreinte écologique des bâtiments sur l'ensemble de leur cycle de vie

OBJECTIF : Mettre la priorité au recyclage de l'existant et analyse du cycle de vie

MOYENS :

- Éviter de surdimensionner les bâtiments
- Utiliser des matériaux de qualité; locaux; recyclés, récupérés ou réutilisés; et recyclables
- Faciliter les changements de vocation et le recyclage du bâtiment
- Limiter les besoins des bâtiments en énergie
- Récupérer les eaux de pluie; recycler et réutiliser les eaux grises
- Établir un plan rigoureux de gestion des déchets de construction



Mettre en place un écoquartier n'exige pas seulement une remise en question du mode d'urbanisation qui a cours au Québec et des formes urbaines qui en découlent. Cela exige également d'avoir recours à une démarche de conception des milieux de vie qui rompt avec l'urbanisme fonctionnaliste.

Un écoquartier n'est pas une simple opération de design urbain d'un site disponible parmi d'autres. Le choix même du site d'un écoquartier doit résulter d'une réflexion urbanistique permettant d'identifier où, dans l'intérêt collectif, la ville doit croître et selon quelles modalités. L'écoquartier est donc une intervention visant le bien commun et non destinée uniquement à répondre aux objectifs de ses promoteurs ou des propriétaires des bâtiments qui s'y trouveront.

Un écoquartier n'est pas le résultat d'une réglementation d'urbanisme élaborée a priori, par exemple à la suite du découpage d'un site en parcelles (lotissement), regroupées ensuite en zones affectées à une fonction particulière (zonage) et au sein desquelles les bâtiments ont à respecter des normes uniformes (construction). L'écoquartier résulte plutôt de l'élaboration d'un projet urbanistique incarnant une vision, qui peut s'appuyer sur les quatre principes transversaux présentés ici. C'est pour mettre en œuvre ce projet qu'est alors élaborée la réglementation d'urbanisme.

Voilà pourquoi nous croyons que le Secteur des Faubourgs est le lieu tout indiqué pour en faire un écoquartier qui donnera le ton aux projets futurs visant la réhabilitation urbaine de tout un quartier.



## 8. MISE EN OEUVRE

### 8.1. CRÉATION D'UN ÉCOQUARTIER

#### 8.1.7. PRÉCÉDENTS



Relation entre l'architecture et l'eau à Västra Hamnen, Suède



Des logements de l'écoquartier de Ginko, Bordeaux



Variété architecturale à Västra Hamnen, Suède



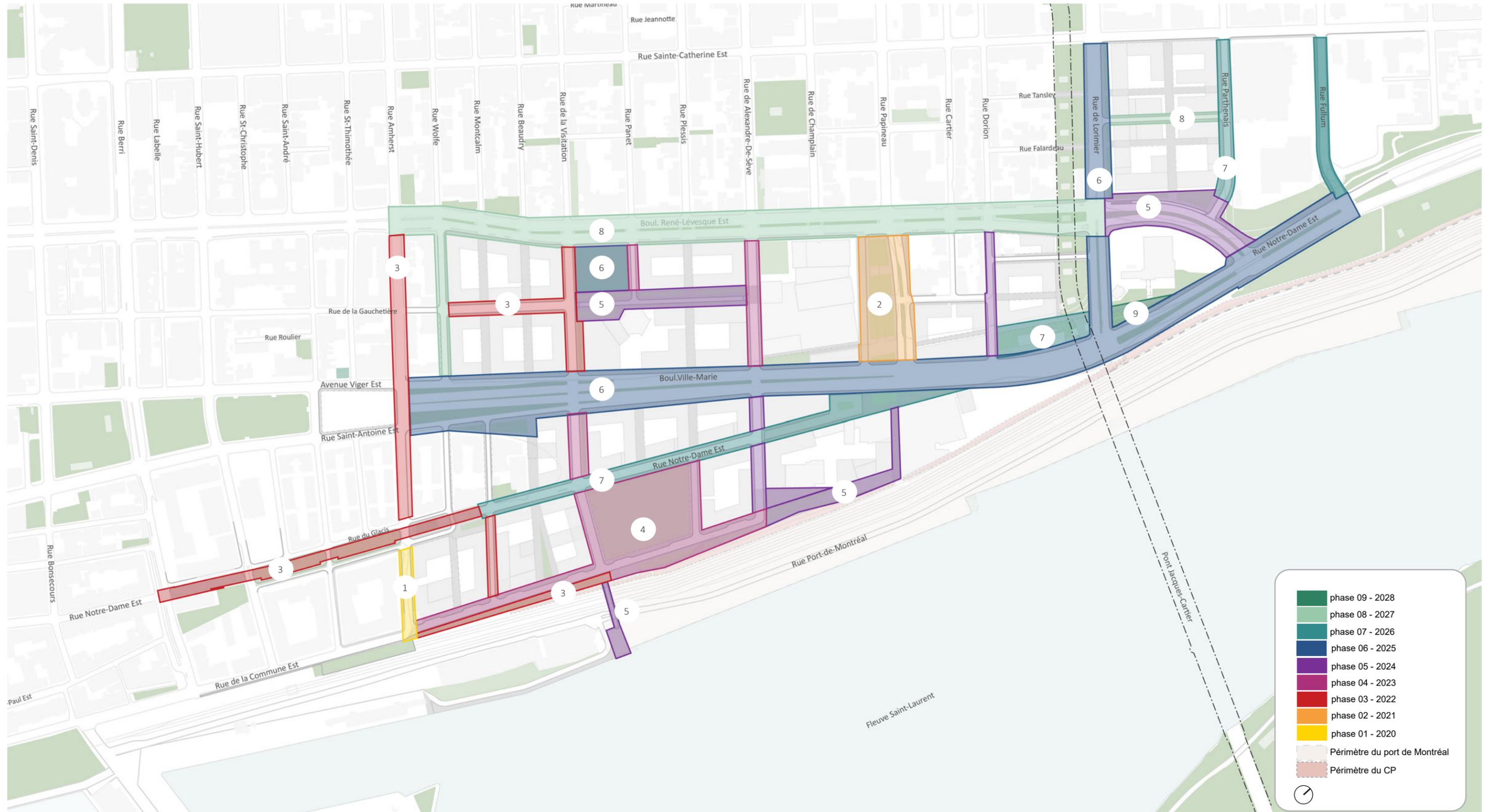
Végétalisation des toitures à la Prairie-au-Duc, Nantes, France



Le tramway de l'écoquartier de Ginko, Bordeaux, France

8.2. ÉCHÉANCIER

PLAN DE PHASAGE - FIN DES TRAVAUX



## 8.2. ÉCHÉANCIER

ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION  
PPU DES FAUBOURGS  
version 24 avril 2019

	2019				phase 1 2020				phase 2 2021				phase 3 2022				phase 4 2023				phase 5 2024				phase 6 2025				phase 7 2026				phase 8 2027				phase 9 2028			
	1er	2e	3e	4e	1er	2e	3e	4e	1er	2e	3e	4e	1er	2e	3e	4e	1er	2e	3e	4e	1er	2e	3e	4e	1er	2e	3e	4e	1er	2e	3e	4e	1er	2e	3e	4e				
<b>CONSTRUCTION DOMAINE PUBLIC</b>																																								
<b>Études d'avant-projet par la Ville</b>																																								
Étude de circulation avant-projet																																								
Entente avec Groupe Mach plan aménagement																																								
Entente avec MTQ - autoroute et blvd urbain																																								
Entente avec Port de Mtl passerelle et mur soutènement																																								
Entente avec Vieux-Port de Montréal lien passerelle																																								
Lotissement et nouveaux cadastres																																								
Mise en vente des nouveaux terrains																																								
<b>Plans et devis par la Ville</b>																																								
Rue de la Gauchetière (coté ouest, pour dév. MACH)																																								
Rue de la Gauchetière (coté est, esplanade)																																								
Rue Amherst (René-Levesque à Porte-du-Québec)																																								
Rue Wolfe - Réfection (nord de Viger)																																								
Rue Papineau (René-L. à Ville-Marie)																																								
Mur de soutènement corridor ferroviaire, section A																																								
Promenade riveraine, section A																																								
Mur de soutènement corridor ferroviaire, section B																																								
Promenade riveraine, section B																																								
Mur de soutènement corridor ferroviaire, section C																																								
Promenade riveraine, section C																																								
Rue de la Visitation, tronçon A au nord de Viger																																								
Rue de la Visitation, tronçon B au sud de St-Antoine																																								
Boulevard René-Lévesque (Amherst à de Lorimier)																																								
Boulevard René-Lévesque (de Lorimier à Ville-Marie)																																								
Boulevard urbain axe Ville-Marie																																								
Rue Notre-Dame																																								
Rue Panet, au nord de la Gauchetière																																								
Rue A-de-Sève, tronçon A au nord de Viger																																								
Rue Dorion, tronçon au nord de Ville-Marie																																								
Rue de Lorimier																																								
Rue Sainte-Rose (est de Lorimier)																																								
Rue Parthenais																																								
Rue Amherst (adjacent Solano)																																								
Rue Montcalm, tronçon A au sud de Notre-Dame																																								
Rue de la Visitation, tronçon B au sud de Notre-Dame																																								
Rue Plessis, tronçon A au sud de St-Antoine																																								
Rue A-de-Sève, tronçon B au sud de Viger																																								
Rue Monarque																																								
Viaduc N-Dame																																								
Rue de la Commune																																								
Square Papineau (face à Radio-C)																																								
Parc Sohmer																																								
Place Molson																																								
Passerelle de la Visitation																																								
Centre d'art Beaudry																																								
Place du Faubourg																																								
Espace Craig																																								
Place des Patriotes																																								

**LÉGENDE**

Études
Plans/devis
Chantier
X
Esp. Pub.
ABC
Inauguration
Promoteur

8.3. ESTIMÉ

8.3.1. MÉTHODOLOGIE APPLIQUÉE

La méthodologie utilisée pour la réalisation de cet estimé est la suivante :

- > Valider la nature et les limites des travaux à réaliser;
- > Réaliser une collecte de données, analyser les documents reçus;
- > Valider les hypothèses de conception;
- > Compléter une estimation de classe D des coûts du projet.

Les hypothèses de conception établies pour chaque rue sont :

- > Le type de rue (structurante, standard, apaisée, partagée ou ruelle);
- > La largeur de la chaussée et des trottoirs proposés;
- > Le type de revêtement (asphalte, béton ou pavés de béton);
- > Le type de mobilier à intégrer (lampadaires, bancs, poubelles et supports à vélo)
- > La présence de fosses de plantations

Les hypothèses de conception établies pour chaque espace public sont :

- > Le type d'animation attendu et le rôle de l'espace dans le quartier;
- > Le type de revêtement (béton ou pavés de béton);
- > Le type de mobilier à intégrer (lampadaires, fontaine, bancs, poubelles et supports à vélo)
- > La présence de fosses de plantations et d'infrastructure de gestion des eaux pluviales

Chaque élément est classé par typologie et décrit partie 8.3.4.

8.3.2. ESTIMATION DES COÛTS DE PROJET

L'estimation du projet est réalisée à partir des indications de l'Arrondissement ainsi que des plans d'aménagement. L'estimation inclut les principales catégories des coûts directs de construction pour la chaussée, les trottoirs et bordures, l'éclairage et l'aménagement paysager. Le coût total du projet est présenté par phase, chaque phase étant composée de rues et d'espace publics à réaliser. Les phases sont présentées dans la section 8.2. Échéancier.

Le prix de chaque rue est défini par un coût au m2 de trottoir et un coût au m2 pour la chaussée, selon sa typologie, chaque espace public est défini par un coût global au m2 selon sa fonction et son aménagement, chaque item est représenté par un numéro détaillé ci-après p.161.

L'estimation de classe D comprend tous les coûts directs de construction mentionnés ci-haut, en incluant une contingence de 35 %. Cette contingence est comprise dans les coûts affichés de l'estimation.

Le taux d'inflation retenu pour ce projet est de 2 % par année. Ce taux est celui fixé par la Banque du Canada pour les années à venir sur l'ensemble du territoire canadien.

Les montants utilisés comme référence dans ce document de travail sont issus de plusieurs bordereaux de prix, élaborés par AEC dans ses différents mandats.

Les quantités de l'estimation, exprimées en mètre carré ou en mètre cube, sont arrondies à l'unité supérieure afin de faciliter la lecture des résultats.

8.3.3. LISTE DES ÉLÉMENTS ESTIMÉS

Axes structurants	Boulevard René-Levesque Est - Amherst/De Lorimier Boulevard René-Levesque Est - De Lorimier/Ville-Marie Boulevard urbain Ville-Marie - Amherst/Fullum Rue de Lorimier - Ste Catherine/Boul. René-Levesque Rue de Lorimier - Boul. René-Levesque/Ville-Marie Rue Papineau - Ste Catherine/Ville-Marie
Rue standard	Rue de la Gauchetière est - Wolfe / de la Visitation Rue Wolfe - Boul.René-Levesque/Ville-Marie Rue Montcalm - Notre-Dame/de la Commune Rue Panet Rue Dorion Rue Parthenais Rue Sainte-Rose
Rue standard - type 02	Rue de la Visitation - Boul.René-Levesque/de la Gauchetière Rue de la Visitation - Notre-Dame/De la Commune Rue Notre-Dame est - entre Montcalm et A-de-Sève Rue Saint-Antoine est - Amherst / de la Visitation Avenue Viger est - Amherst / de la Visitation
Rue apaisée	Rue Saint-Antoine est - jusqu'à Amherst Avenue Viger est jusqu'à Amherst Rue Amherst - boul. René-Levesque/Viger est Rue Amherst - pont Rue Amherst - St Antoine est/Glacié Rue Amherst - Porte-de-Québec/De la Commune Rue de la Visitation - de la Gauchetière/Ville-Marie Rue de la Visitation - Boul.Ville-Marie/Notre-Dame Rue A-de-Sève - Boul.Ville-Marie/De la Commune Rue Fullum Rue de la Commune Rue Plessis
Rue partagée	Rue de la Gauchetière est - de la Visitation / A-de-Sève Nouvelle rue du Square Papineau Viaduc Notre-Dame Rue du Glacié Rue Porte-de-Québec Rue Monarque (escalier) Rue Notre-Dame - A-de-Sève / boul. Ville-Marie
Ruelle	profil type - 12 occurrences Ruelles Ste-Marie - 2 occurrences Ruelle Beaudry - ilot communautaire
Espaces publics	Place du Faubourg Esplanade Tour RC Esplanade Radio-Canada / commerces Square Papineau Espace Craig Place des Patriotes Jardins suspendus du viaduc Notre-Dame Centre d'art Beaudry Parc Sohmer Esplanade du Vieux-Port Passerelle de la Visitation Promenade du Fleuve - A Promenade du Fleuve - B Promenade du Fleuve -C Place Molson
Ouvrages	mur de soutènement - A mur de soutènement - B mur de soutènement - C

8.3. ESTIMÉ

8.3.4. DESCRIPTION DES TYPOLOGIES

**AXE STRUCTURANT**

Ces axes sont des rues standards de plus grandes ampleurs structurant le secteur et les principaux flux le traversant ou le bordant. Certains de ces axes accueillent également une vitrine commerciale, il convient donc d'aménager un espace public de grande qualité.

Ils sont composés de trottoirs larges en pavés de béton avec des bordures de granit. Les fosses de plantation sont agrandies, avec cellules d'enracinement et grille, sauf exception pour les saillies plantées de vivaces et graminées. La chaussée est revêtue d'asphalte. Il y a présence de supports à vélo et de poubelles ainsi que de quelques bancs identitaires aux abords des arrêts de bus et des saillies. La conception de ce type de rue favorise la circulation automobile en implantant des voies de stationnement de part et d'autre de la chaussée, cependant l'accent doit être mis sur le changement des pratiques en termes de mobilité, ainsi ces voies sont susceptibles d'être transformées en espace public ou en voie réservée à moyen-long terme. Certains de ces axes accueillent des pistes cyclables unidirectionnelles en site propre.

Si possible, il est proposé de planter des arbres des deux côtés de la rue pour améliorer la canopée du secteur. Si ce n'est pas possible, il est proposé d'avoir un trottoir libre d'obstacles, de largeur minimale 2.40 m, et un trottoir plus large avec fosses de plantation.

- > Trottoir en pavés de béton axe structurant avec piste cyclable (1) ou sans (1.1)
- > Chaussée en asphalte (7)

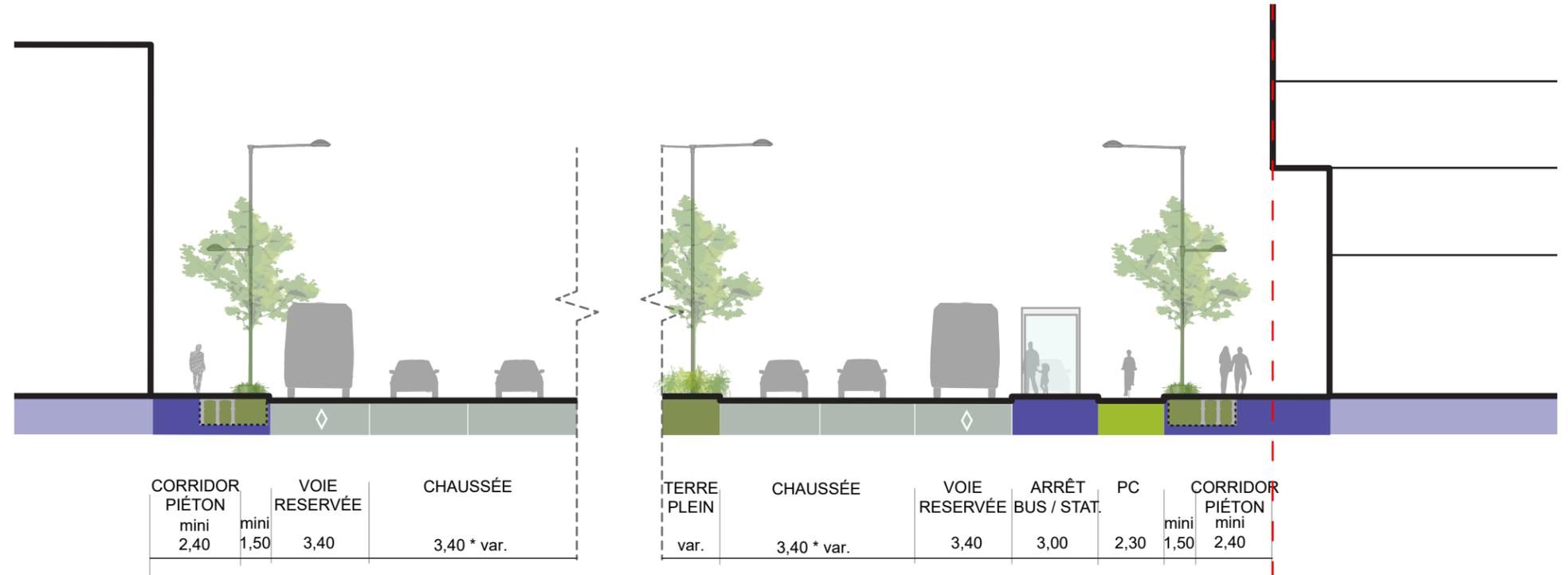
**RUE STANDARD**

Les rues standards sont composées de trottoirs en béton coulé sur place avec des bordures de granite de 300 mm de largeur. Les fosses de plantation sont agrandies, avec cellules d'enracinement et grille, sauf exception. La chaussée est revêtue d'asphalte. Il y a présence de supports à vélo et de poubelles.

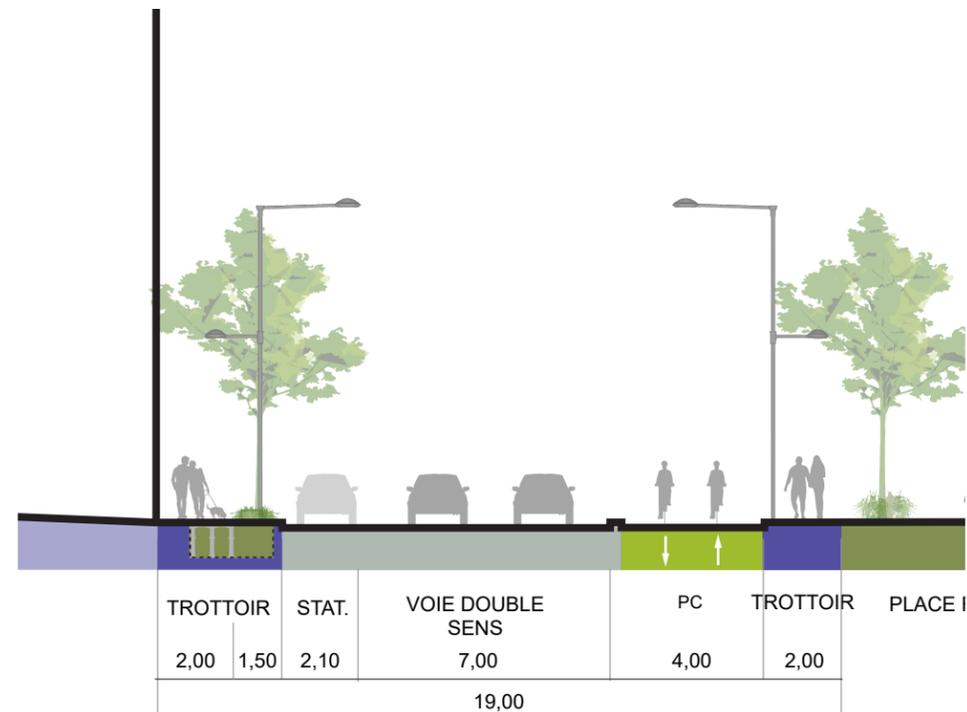
Il n'y a pas de bancs identitaires sur ce type de rue, sauf exception (standard type 02). La conception de ce type de rue favorise la circulation automobile en implantant des voies de stationnement de part et d'autre des rues.

Si possible, il est proposé de planter des arbres des deux côtés de la rue pour améliorer la canopée du secteur. Si ce n'est pas possible, il est proposé d'avoir un trottoir libre d'obstacles, de largeur minimale, et un trottoir plus large avec fosses de plantation

- > Trottoir en béton rue standard (2)
- > Trottoir en pavés de béton rue standard améliorée (3)
- > Chaussée en asphalte (7)



Coupes-type d'un axe structurant sans et avec piste cyclable



Coupe-type d'une rue standard

8.3. ESTIMÉ

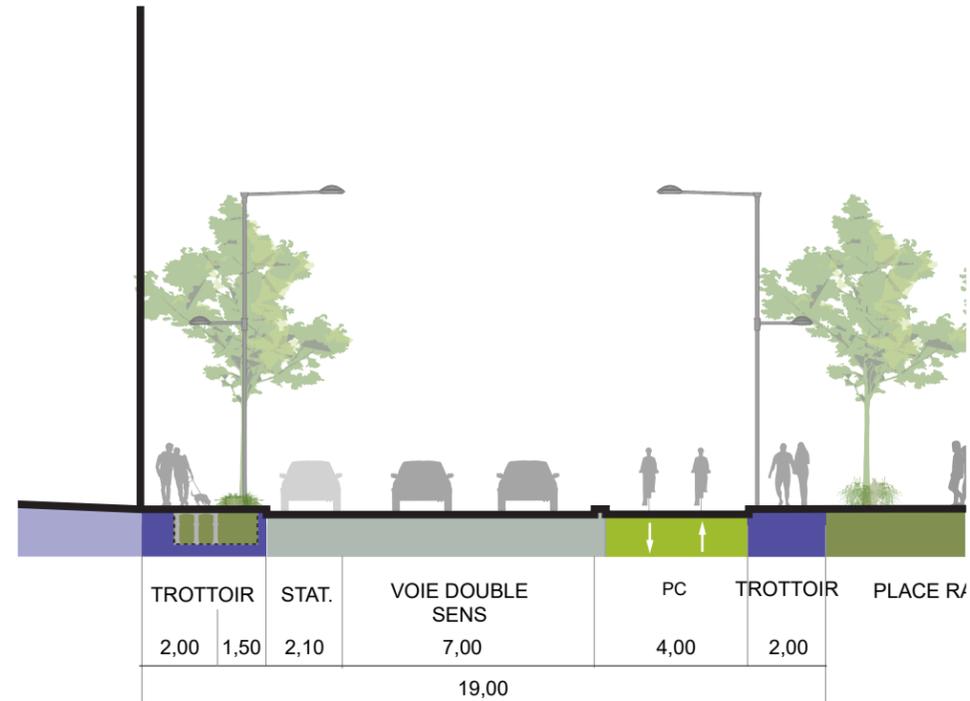
8.3.4. DESCRIPTION DES TYPOLOGIES

RUE APAISÉE

Les rues apaisées se situent aux abords des espaces publics et privilégient les modes de transports actifs. Elles ont la même matérialité que les rues standards sauf pour les fosses de plantation qui sont agrandies avec cellules d'enracinement. Il y a présence de supports à vélo, de poubelles et de bancs identitaires sur ces rues.

Les espaces de stationnement (lorsque la largeur le permet) sont limités à un côté de la rue, permettant l'implantation de pistes cyclables surélevée si unidirectionnelle ou en site propre si bidirectionnelle, l'élargissement du trottoir et la plantation d'arbres.

- > Trottoir en pavés de béton rue apaisée (4)
- > Chaussée en asphalte (7)



Coupe type d'une rue apaisée

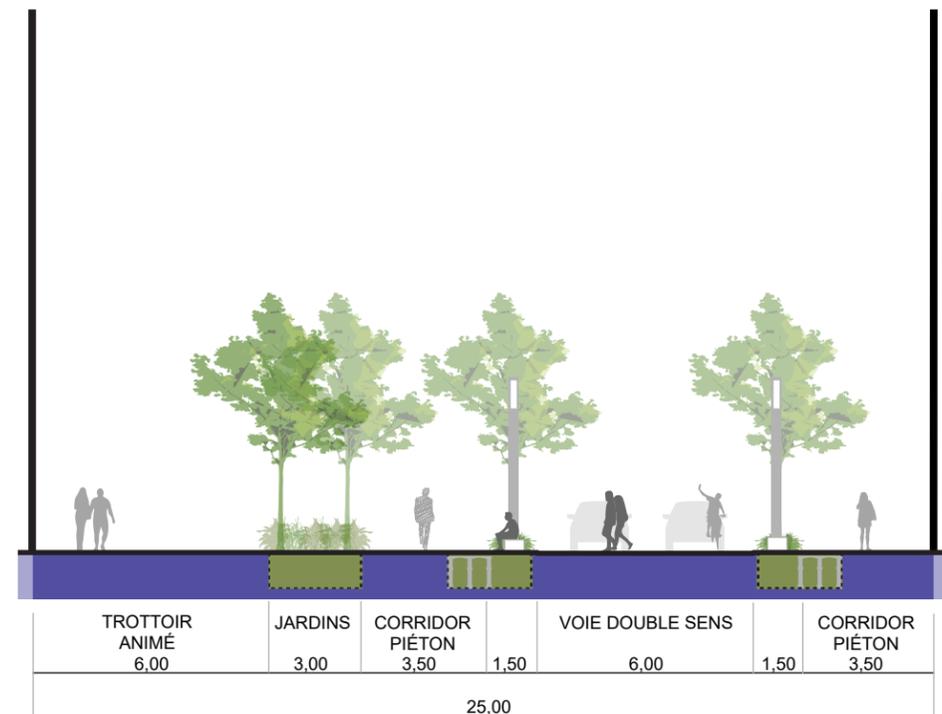
RUE PARTAGÉE

La chaussée et les trottoirs des rues partagées sont composés de pavés de béton. Les fosses de plantation d'arbres sont agrandies avec cellules d'enracinement et ouvertes (sans grille) avec présence de graminées et de vivaces, pour la majorité. Des bancs identitaires sont intégrés à ces rues afin de créer un espace de vie agréable et convivial. Il y a aussi présence de supports à vélo et de poubelles.

Sur ce type de rue, l'emphase est mise principalement sur la circulation des piétons sur tout l'espace public en laissant une place réduite aux automobilistes. Il y a peu de places de stationnement sur rue (stationnement ponctuel, dépose-minute).

Pour marquer le changement de typologie de rue, des seuils sont implantés à proximité des intersections.

- > Trottoir et chaussée en pavés de béton rue partagée (5)



Coupe-type d'une rue partagée

## 8.3. ESTIMÉ

## 8.3.4. DESCRIPTION DES TYPOLOGIES

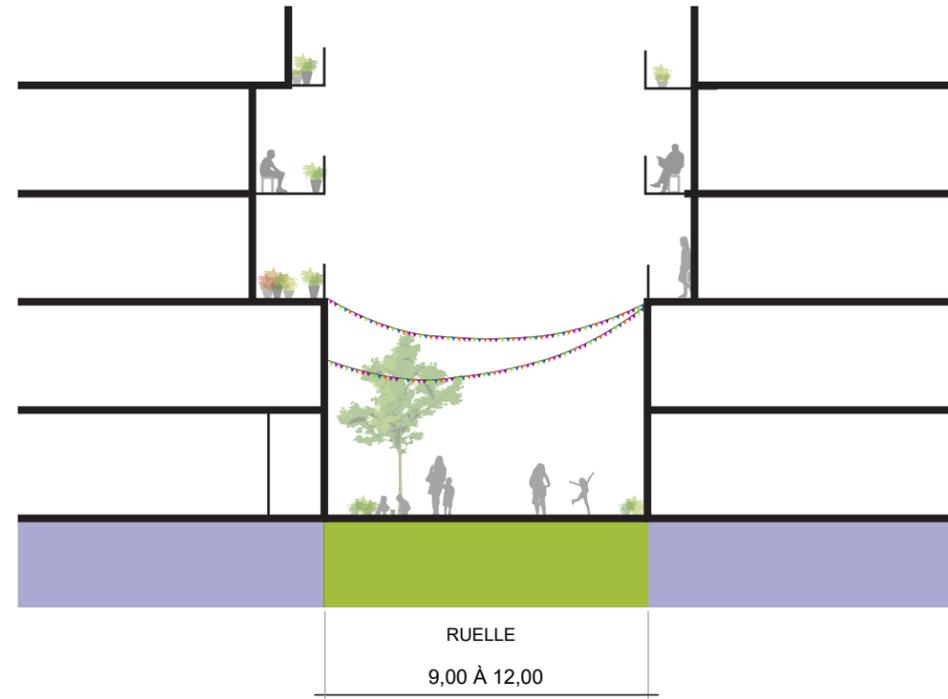
## RUELLE VERTE

Ce sont des voies de 9 à 12 m conçues comme des servitudes sur les parcelles privées sur un axe nord-sud de la ville vers le fleuve.

La ruelle est un axe polyvalent, accessible aux véhicules de secours en tout temps. Elle est en pavés de béton perméables et intègre des fosses d'arbres ouvertes (sans grille) avec présence de graminées et de vivaces. Des bancs identitaires sont intégrés à certaines de ces allées afin de créer un espace de vie agréable et convivial. Il y a aussi présence de lampadaires à hauteurs de piéton pour sécuriser ces espaces hors trame, de supports à vélo et de poubelles.

**Pour les besoins de l'estimé, les données utilisées comme aménagement type d'une ruelle correspondent en priorité à l'allée de l'espace Craig.** Cette étude recommande cependant d'établir des choix d'aménagement et de matériaux en concertation avec les futurs habitants et promeut la co-conception notamment pour le verdissement et l'ajout de mobilier adapté. Sur ces ruelles, l'emphase doit être mis sur des aménagements novateurs intégrant la gestion des eaux pluviales, des matériaux limitant l'imperméabilisation des sols sont à privilégier comme : les pavés avec joints infiltrants, éventuellement végétalisés, les dalles béton-gazon, les revêtements en graviers et résines, le béton poreux. Ceux-ci seront accompagnés d'aménagement végétalisés variés.

> Ruelle en pavés de béton (6)



Coupe type d'une ruelle verte

### 8.3. ESTIMÉ

#### 8.3.4. DESCRIPTION DES TYPOLOGIES

##### PLACE DU FAUBOURG

Cette place publique marque le cœur de ce nouveau développement immobilier et vise un fort achalandage. La place se déploie sur une superficie assez grande pour accueillir des rassemblements lors d'organisation d'activités festives. Elle s'apparente davantage à une place publique de centre-ville, d'où sa minéralisation plus importante que le parc Sohmer.

- > Place publique avec une grande capacité portante, infrastructures vertes de gestion des eaux pluviales, du mobilier, une fontaine. (12)

*Exemple Square Cabot*

##### ESPLANADE RADIO-CANADA

Cette nouvelle esplanade prolonge l'ambiance d'une petite rue intérieure, à échelle humaine, comme la rue de la Gauchetière aux abords du palais des Congrès. Elle est aménagée en rue partagée afin de favoriser les déplacements et la présence des piétons en priorité, ainsi que des terrasses. Elle accueille aussi de vastes fosses de plantation permettant la biorétention et la filtration des eaux de ruissellement.

- > L'esplanade en bas de la Tour : place publique pavée avec mobilier, infrastructures vertes et œuvre d'art. (11)
- > Section Panet/Alexandre-de-Sève : larges trottoirs pavés assimilables à des places avec mobilier, infrastructures vertes. (10)

*Exemple Rue de la Gauchetière aux abords du Palais des Congrès*

##### SQUARE PAPINEAU

Le square Papineau représente un espace public historique qui remonte aux tracés fondateurs de la ville de Montréal. C'est un parc de facture classique, composée de grandes étendues végétales traversées d'allées piétonnes, on pourra y installer une fontaine ou une œuvre d'art au centre. Certains arbres existants sont conservés.

- > Parc de quartier avec ajout de fontaine, mobilier et infrastructures vertes pour profiter du point bas. (11)

*Exemple Square Victoria*

##### ESPACE CRAIG

Ce nouveau lieu public s'articule autour de la station de pompage Craig. L'Espace Craig se compose d'une extension bâtie autour de l'ancienne station requalifiée et d'un espace public extérieur traversé par une ruelle piétonne reprenant l'ancien tracé de la rue Craig, et son raccordement au square Papineau.

- > Parc / placette pavée de quartier, avec mobilier et infrastructures vertes. (10)

##### PLACE DES PATRIOTES

La place des Patriotes, présentement situé sur le site de l'ancienne prison, est appelée à s'agrandir et se redéfinir. Alors qu'elle est très peu utilisée par les résidents, elle devient le point d'ancrage de la piste cyclable vers l'est, et de l'allée piétonne qui la relie vers l'ouest à l'Espace Craig et au square Papineau.

- > Parc/placette de quartier avec mobilier et plantation de base (9)

##### JARDINS SUSPENDUS DU VIADUC NOTRE-DAME

Cet espace public se compose de deux niveaux reliés par des accès variés (escaliers et ascenseur), des bandes plantées bordant la rue partagée du viaduc en hauteur, et des espaces publics aménagés sous le viaduc permettant d'accueillir des activités communautaires existantes et nouvelles.

- > Parc / placette de quartier, avec mobilier et plantation de base. (9)

##### CENTRE D'ART BEAUDRY

Cet espace public se compose d'une placette publique plantée avec du mobilier permettant l'accès à une portion du tunnel Brock aménagé en centre d'art.

- > Parc / placette pavée de quartier, avec plantation de base (9)
- > Ouvrage d'art (13)

*Exemple Tunnel de Brockville*

##### PARC SOHMER

Parc de grande superficie plus végétalisée, conçu pour accueillir du mobilier temporaire, des infrastructures vertes permettant la gestion des eaux de ruissellement, et des rassemblements, sportifs par exemple.

- > Parc de quartier, avec mobilier et infrastructures vertes. (10)

*Exemple Parc de la Fontaine*

##### ESPLANADE DU VIEUX-PORT

Le lieu sera aménagé en lien avec la passerelle de la Visitation afin de créer une promenade continue depuis le quai haut jusqu'au bord de l'eau. La promenade se composera surtout d'une allée piétonne bordée de plantation et de mobilier.

- > Parc/placette de quartier avec mobilier et plantation de base (9)

*Exemple Square Victoria*

##### PASSERELLE DE LA VISITATION

La passerelle de la Visitation est un lieu accessible à tous composé d'une partie couverte au-dessus des rails et d'un lien haut/bas type rampe ou stramp comportant des points de vues sur le fleuve.

- > Ouvrage d'art (13)

##### PROMENADE DU FLEUVE

La promenade prolonge le belvédère du chemin-qui-marche jusqu'à la rue Monarque aux abords du bâtiment U-Haul. Elle se compose d'une partie pour la circulation des piétons, de mobilier varié et de fosses de plantations.

- > Parc linéaire de quartier, avec mobilier et infrastructures vertes. (10)

*Exemple Belvédère du chemin-qui-marche*

##### PLACE MOLSON

Cette place se situe le long de la promenade du Fleuve et s'accroche aux bâtiments de la Molson. Elle permet de créer un espace de respiration pour s'arrêter et d'installer des terrasses. Elle sera principalement minérale avec des n permettant la gestion des eaux de ruissellement à proximité du point bas de la rue Monarque, et du mobilier.

- > Parc / placette de quartier, avec mobilier et infrastructures vertes.. (10)

8.3. ESTIMÉ

CRITÈRES DE CONCEPTION

1. Trottoir en pavés de béton d'un axe structurant
  - pavés de béton
  - fondation supérieure en mg-20 granitique - 300mm
  - cellules d'enracinement pour plantation
  - grille d'arbre (1m.ca) (trottoir moy 3m) (1 aux 8m)
  - terre de culture - 500mm
  - géogrille (1) et géomembrane (2)
  - préparation de lit
  - lampadaire (incluant socle) (1 aux 30m) (trottoir moy 3m)
  - granite 300mm pour trottoir (trottoir moy 3m)
  - granite 300mm pour piste cyclable (piste cycl. moy 2.5m)
  - piste cyclable
2. Trottoir en béton rue standard
  - préparation de lit
  - fondation MG-20 - 300mm
  - cellules d'enracinement pour plantation
  - terre de culture - 500mm
  - géogrille (1) et géomembrane (2)
  - lampadaire (incluant socle) (1 aux 30m) (trottoir moy 3m)
  - trottoir en béton
3. Trottoir en pavés de béton rue standard améliorée
  - préparation de lit
  - pavés de béton
  - fondation supérieure en mg-20 granitique - 300mm
  - cellules d'enracinement pour plantation
  - terre de culture - 500mm
  - géogrille (1) et géomembrane (2)
  - lampadaire (incluant socle) (1 aux 30m) (trottoir moy 3m)
  - bordure de béton (trottoir moy 3m)
4. Trottoir pavés béton rue apaisée
  - préparation de lit
  - pavés de béton
  - fondation supérieure en mg-20 granitique - 300mm
  - cellules d'enracinement pour plantation
  - terre de culture - 500mm
  - géogrille (1) et géomembrane (2)
  - lampadaire (incluant socle) (1 aux 30m) (trottoir moy 3m)
  - bordure de béton (trottoir moy 3m)
5. Trottoir et chaussée pavés de béton rue partagée
  - préparation de lit
  - pavés de béton
  - fondation supérieure en mg-20 granitique - 300mm
  - fondation inférieure en mr-1 - 500mm (moitié de la rue)
  - cellules d'enracinement pour plantation (moitié de la rue)
  - terre de culture - 500mm (moitié de la rue)

5. Trottoir et chaussée pavés de béton rue partagée
  - préparation de lit
  - pavés de béton
  - fondation supérieure en mg-20 granitique - 300mm
  - fondation inférieure en mr-1 - 500mm (moitié de la rue)
  - cellules d'enracinement pour plantation (moitié de la rue)
  - terre de culture - 500mm (moitié de la rue)
  - géogrille (1) et géomembrane (2) (moitié de la rue)
  - lampadaire (incluant socle) (1 aux 30m) (emprise totale 10m)
  - granite 300mm pour trottoir (emprise totale 10m)
6. Ruelle piétonne
  - préparation de lit
  - pavés de béton
  - fondation supérieure en mg-20 granitique - 300mm
  - fondation inférieure en mr-1 - 500mm
  - cellules d'enracinement pour plantation (moitié de la ruelle)
  - terre de culture - 500mm (moitié de la rue)
  - géogrille (1) et géomembrane (2) (moitié de la rue)
  - lampadaire (incluant socle) (1 aux 30m) (emprise totale 10m)
7. Chaussée en asphalte
  - préparation de lit
  - fondation supérieure en mg-20 - 300mm
  - fondation inférieure en mr-1 - 500mm
  - asphalte - couche inférieure - 80mm ESG-14
  - asphalte - couche supérieure - 60mm ESG-10
8. Parc, espace vert gazonné, mail gazonné
9. Parc de quartier avec mobilier et plantation de base
10. Parc de quartier, ajout d'infrastructures vertes
11. Parc de quartier, ajout fontaine - œuvre d'art
12. Place publique avec une grande capacité portante
13. Divers (mur de soutènement, tunnel, ouvrage d'art)

PRIX UNITAIRE PAR ITEM

	<u>\$ unitaire</u>
1. Trottoir en pavé de béton d'un axe structurant incluant arbre et piste cyclable	1,172.00 \$
1.1 Trottoir en pavé de béton d'un axe structurant incluant arbre mais sans piste cyclable	887.00 \$
2. Trottoir en béton d'une rue standard	597.00 \$
3. Trottoir en pavé de béton d'une rue standard améliorée	726.00 \$
4. Trottoir en pavé de béton d'une rue apaisée	726.00 \$
5. Trottoir et chaussée en pavé de béton d'une rue partagée	515.00 \$
6. Ruelle piétonne en pavé de béton	481.00 \$
7. Chaussée en asphalte excluant conduits souterrains	110.50 \$
8. Parc, espace vert gazonné, mail gazonné	100.00 \$
9. Parc de quartier avec mobilier et plantation de base	500.00 \$
10. Parc de quartier, ajout d'infrastructures vertes	800.00 \$
11. Parc de quartier, ajout fontaine - œuvre d'art	1,500.00 \$
12. Place publique avec une grande capacité portante	2,500.00 \$
13. Divers (mur de soutènement, tunnel, ouvrage d'art)	

## MISE EN OEUVRE

### 8.3. ESTIMÉ

#### 8.3.5. ESTIMÉ TOTAL

GLOBAL		
PHASE	ANNÉE LIVRAISON	\$ Total
PHASE 01	2020	676,790.00 \$
PHASE 02	2021	11,821,435.00 \$
PHASE 03	2022	14,907,960.00 \$
PHASE 04	2023	20,644,735.00 \$
PHASE 05	2024	28,713,222.50 \$
PHASE 06	2025	50,545,865.00 \$
PHASE 07	2026	14,005,430.00 \$
PHASE 08	2027	14,887,807.50 \$
PHASE 09	2028	1,552,570.00 \$
		157,755,815.00 \$
<b>Autres</b>		58,369,651.55 \$
Contingences de design 15%		23,663,372.25 \$
Inflation 2% par année		3,155,116.30 \$
Imprévus de chantier 20%		31,551,163.00 \$
	SUB-TOTAL	216,125,466.55 \$
	TPS	10,806,273.33 \$
	TVQ	21,558,515.29 \$
	<b>TOTAL</b>	<b>248,490,255.17 \$</b>

#### 8.3.6. ESTIMÉ PAR PHASE

PHASE 1						
Lieu	Tronçon	Type	Superficie	Unité	\$ Unitaire	\$ Total
Rue Amherst et sa chaussée en asphalte	Porte-de-Québec/De la Commune	4 7	710 m <sup>2</sup> 1460 m <sup>2</sup>		726.00 \$ 110.50 \$	515,460.00 \$ 161,330.00 \$
						676,790.00 \$
<b>Autres</b>						250,412.30 \$
Contingences de design 15%						101,518.50 \$
Inflation 2% par année						13,535.80 \$
Imprévus de chantier 20%						135,358.00 \$
	SUB-TOTAL					927,202.30 \$
	TPS					46,360.12 \$
	TVQ					92,488.43 \$
	<b>TOTAL</b>					<b>1,066,050.84 \$</b>

PHASE 2						
Lieu	Tronçon	Type	Superficie	Unité	\$ Unitaire	\$ Total
<b>Rues</b>						
Rue Papineau et sa chaussée en asphalte		1.1 7	1600 m <sup>2</sup> 3670 m <sup>2</sup>		887.00 \$ 110.50 \$	1,419,200.00 \$ 405,535.00 \$
Rue du square Papineau		5	1780 m <sup>2</sup>		515.00 \$	916,700.00 \$
<b>Espace public</b>						
Square Papineau		11	5480 m <sup>2</sup>		1,500.00 \$	8,220,000.00 \$
Mur de soutènement	section A	13	2150 m <sup>2</sup>		400.00 \$	860,000.00 \$
						11,821,435.00 \$
<b>Autres</b>						4,373,930.95 \$
Contingences de design 15%						1,773,215.25 \$
Inflation 2% par année						236,428.70 \$
Imprévus de chantier 20%						2,364,287.00 \$
	SUB-TOTAL					16,195,365.95 \$
	TPS					809,768.30 \$
	TVQ					1,615,487.75 \$
	<b>TOTAL</b>					<b>18,620,622.00 \$</b>



8.3. ESTIMÉ

8.3.6. DÉTAIL PAR PHASE

PHASE 5						
Lieu	Tronçon	Type	Superficie	Unité	\$ Unitaire	\$ Total
<b>Rues</b>						
Boulevard René-Levesque Est et sa chaussée en asphalte	De Lorimier / Ville-Marie	1	4440 m <sup>2</sup>		1,172.00 \$	5,203,680.00 \$
Rue Dorion et sa chaussée en asphalte		7	5680 m <sup>2</sup>		110.50 \$	627,640.00 \$
Rue A-de-Sève et sa chaussée en asphalte	Boul. Ville-Marie/De la Commune	2	1065 m <sup>2</sup>		597.00 \$	635,805.00 \$
Rue de la Gauchetière Est		7	1625 m <sup>2</sup>		110.50 \$	179,562.50 \$
Ruelles types		4	1040 m <sup>2</sup>		726.00 \$	755,040.00 \$
Ruelle Sainte-Marie		7	2090 m <sup>2</sup>		110.50 \$	230,945.00 \$
Esplanade Radio-Canada	de la Visitation / A-de-Sève	5	2500 m <sup>2</sup>		515.00 \$	1,287,500.00 \$
Esplanade Radio-Canada	Parcelle B	6	1900 m <sup>2</sup>		481.00 \$	913,900.00 \$
Promenade du fleuve	Parcelle J	6	1150 m <sup>2</sup>		481.00 \$	553,150.00 \$
Place Molson						
<b>Espaces publics</b>						
Esplanade Radio-Canada	Section Tour	11	1300 m <sup>2</sup>		1,500.00 \$	1,950,000.00 \$
Esplanade Radio-Canada	Section commerciale	10	3170 m <sup>2</sup>		800.00 \$	2,536,000.00 \$
Promenade du fleuve	Section C	10	3400 m <sup>2</sup>		800.00 \$	2,720,000.00 \$
Place Molson		10	1400 m <sup>2</sup>		800.00 \$	1,120,000.00 \$
Passerelle de la Visitation	Ouvrage d'art	13				10,000,000.00 \$
						28,713,222.50 \$
<b>Autres</b>						10,623,892.33 \$
Contingences de design 15%						4,306,983.38 \$
Inflation 2% par année						574,264.45 \$
Imprévus de chantier 20%						5,742,644.50 \$
SUB-TOTAL						39,337,114.83 \$
TPS						1,966,855.74 \$
TVQ						3,923,877.20 \$
TOTAL						45,227,847.77 \$

PHASE 6						
Lieu	Tronçon	Type	Superficie	Unité	\$ Unitaire	\$ Total
<b>Rues</b>						
Boulevard urbain Ville-Marie et sa chaussée en asphalte	Amherst / Fullum	1.1	20450 m <sup>2</sup>		887.00 \$	18,139,150.00 \$
Rue de Lorimier et sa chaussée en asphalte	Ste Catherine/Boul. René-Levesque	7	38000 m <sup>2</sup>		110.50 \$	4,199,000.00 \$
Rue de Lorimier et sa chaussée en asphalte	Boul. René-Levesque/Ville-Marie	1.1	2800 m <sup>2</sup>		887.00 \$	2,483,600.00 \$
Rue Saint-Antoine est et sa chaussée en asphalte	Amherst / de la Visitation	7	4290 m <sup>2</sup>		110.50 \$	474,045.00 \$
Rue Viger est et sa chaussée en asphalte	Amherst / de la Visitation	1.1	1245 m <sup>2</sup>		887.00 \$	1,104,315.00 \$
Place du Faubourg		7	3340 m <sup>2</sup>		110.50 \$	369,070.00 \$
Centre d'art Beaudry	Place	3	830 m <sup>2</sup>		726.00 \$	602,580.00 \$
Centre d'art Beaudry	Tunnel	7	1590 m <sup>2</sup>		110.50 \$	175,695.00 \$
<b>Espaces publics</b>						
Place du Faubourg		3	970 m <sup>2</sup>		726.00 \$	704,220.00 \$
Centre d'art Beaudry		7	1780 m <sup>2</sup>		110.50 \$	196,690.00 \$
<b>Autres</b>						
Contingences de design 15%						7,581,879.75 \$
Inflation 2% par année						1,010,917.30 \$
Imprévus de chantier 20%						10,109,173.00 \$
SUB-TOTAL						69,247,835.05 \$
TPS						3,462,391.75 \$
TVQ						6,907,471.55 \$
TOTAL						79,617,698.35 \$

8.3. ESTIMÉ

8.3.6. DÉTAIL PAR PHASE

PHASE 7						
Lieu	Tronçon	Type	Superficie	Unité	\$ Unitaire	\$ Total
<b>Rues</b>						
Rue Parthenais et sa chaussée en asphalte	entre Ste-Catherine et René-Lev	2	2030 m <sup>2</sup>		597.00 \$	1,211,910.00 \$
Rue Notre-Dame est et sa chaussée en asphalte	entre Montcalm et A-de-Sève	3	2490 m <sup>2</sup>		726.00 \$	1,807,740.00 \$
Rue Notre-Dame est	A-de-Sève / boul. Ville-Marie	5	5770 m <sup>2</sup>		515.00 \$	2,971,550.00 \$
Rue Fullum et sa chaussée en asphalte	entre Ste-Catherine et Ville-Marie	4	1700 m <sup>2</sup>		726.00 \$	1,234,200.00 \$
Ruelle Beaudry	Parcelle Q	6	2415 m <sup>2</sup>		110.50 \$	309,400.00 \$
Ruelle Sainte-Marie	Parcelle K	6	2800 m <sup>2</sup>		481.00 \$	1,161,615.00 \$
<b>Espace public</b>						
Espace Craig		10	4960 m <sup>2</sup>		800.00 \$	3,968,000.00 \$
						14,005,430.00 \$
<b>Autres</b>						5,182,009.10 \$
Contingences de design 15%						2,100,814.50 \$
Inflation 2% par année						280,108.60 \$
Imprévus de chantier 20%						2,801,086.00 \$
SUB-TOTAL						19,187,439.10 \$
TPS						959,371.96 \$
TVQ						1,913,947.05 \$
TOTAL						22,060,758.11 \$

PHASE 8						
Lieu	Tronçon	Type	Superficie	Unité	\$ Unitaire	\$ Total
<b>Rues</b>						
Boulevard René-Levesque Est et sa chaussée en asphalte	St Thimothée/ De Lorimier	1	6335 m <sup>2</sup>		1,172.00 \$	7,424,620.00 \$
Rue Wolfe et sa chaussée en asphalte	Boul. René-Levesque/Ville-Marie	7	35920 m <sup>2</sup>		110.50 \$	3,969,160.00 \$
Rue Sainte-Rose et sa chaussée en asphalte	entre de Lorimier et Parthenais	2	1060 m <sup>2</sup>		597.00 \$	632,820.00 \$
Rue Sainte-Rose et sa chaussée en asphalte	entre de Lorimier et Parthenais	7	1940 m <sup>2</sup>		110.50 \$	214,370.00 \$
Ruelles types	Parcelles C, D, M, P	2	840 m <sup>2</sup>		597.00 \$	501,480.00 \$
		7	915 m <sup>2</sup>		110.50 \$	101,107.50 \$
		6	4250 m <sup>2</sup>		481.00 \$	2,044,250.00 \$
						14,887,807.50 \$
<b>Autres</b>						5,508,488.78 \$
Contingences de design 15%						2,233,171.13 \$
Inflation 2% par année						297,756.15 \$
Imprévus de chantier 20%						2,977,561.50 \$
SUB-TOTAL						20,396,296.28 \$
TPS						1,019,814.81 \$
TVQ						2,034,530.55 \$
TOTAL						23,450,641.64 \$

PHASE 9						
Lieu	Tronçon	Type	Superficie	Unité	\$ Unitaire	\$ Total
<b>Rues</b>						
Ruelles types	Parcelles F et H	6	1970 m <sup>2</sup>		481.00 \$	947,570.00 \$
<b>Espace public</b>						
Place des Patriotes		9	1210 m <sup>2</sup>		500.00 \$	605,000.00 \$
						1,552,570.00 \$
<b>Autres</b>						574,450.90 \$
Contingences de design 15%						232,885.50 \$
Inflation 2% par année						31,051.40 \$
Imprévus de chantier 20%						310,514.00 \$
SUB-TOTAL						2,127,020.90 \$
TPS						106,351.05 \$
TVQ						212,170.33 \$
TOTAL						2,445,542.28 \$

