

## Questions additionnelles de la commission adressées à la SHDM suite aux séances thématiques d'information des 14, 15, 16 et 17 mai 2007

**Q1** Pouvez-vous nous faire parvenir un tableau des échéanciers du phasage du projet en indiquant, si possible, l'étalement dans le temps des demandes de permis?

Réponse :

A venir d'ici vendredi

**Q2** Pouvez-vous nous faire parvenir un tableau des coûts du projet en indiquant les hypothèses d'aides du Gouvernement du Québec ou d'autres partenaires et concernant les programmes ou subventions pour les logements sociaux, les infrastructures, la réhabilitation des terrains, etc.?

Réponse :

Le détail des coûts est compris dans le document annexé (format PDF).

Notre intention est de recourir aux différentes sources de subventions, relativement aux infrastructures et à la décontamination (Revi-sol), en fonction de la disponibilité des budgets des programmes. Les programmes en matière d'habitation sont ceux de la SHQ (Accès-Logis et Abordable Québec).

**Q3** Au sujet du logement abordable, quels sont les programmes de subvention considérés par la SHDM? Considérant les critères d'admissibilité à ces programmes, comment la SHDM prévoit-elle garantir l'atteinte de l'objectif de 30% à 35% en logement abordable?

**Réponse :**

Le logement abordable réalisé par la SHDM n'est pas subventionné et entièrement assumée par celle-ci. La formule retenue pour ce type de logement est l'Accès Condos qui est en fait un programme d'accession à la propriété avec un crédit à l'achat. Pour plus d'informations, les personnes intéressées peuvent consulter notre site web : [www.accescondos.org](http://www.accescondos.org).

**Q4** Dans l'Étude de marché on mentionne que les ménages à revenu modeste pourraient avoir accès au programme Accès à la propriété de maisons unifamiliales en rangée (doc.3.19, p. 48). La dernière version du projet n'en fait pas mention. Pourquoi?

Réponse :

Tous les types de ménages sont admissibles au programme.

**Q5** Quelles sont la précision et l'exactitude des niveaux estimés d'intensité des vibrations associées aux activités de dynamitage dans la carrière Lafarge, présentés aux figures 3.1 à 3.6 du rapport annexé au document 3.6 et intitulé *Vibrations – Carrière Lafarge, SHDM – Projet Contrecoeur, Version finale, Claulac Inc. – Experts-Conseils, NoRéf. : C-03744-1B?*

**Réponse :**

Nous travaillons actuellement à modéliser les isocontours en fonction de l'intervalle de confiance de 65%. Les résultats de ces analyses seront transmis dès jeudi.

**Q6** L'étude environnementale du site indique que des sols contaminés dans la plage B-C des critères de la Politique du MDDEP seront déplacés dans le parc à l'est du site (doc.3.15, p. iii). La dernière version du Plan directeur prévoit des aires de jeux dans le parc « de bonne dimension et adaptés aux différentes clientèles habitant le site». (doc.3.22, p. 17). Est-ce que l'utilisation de sols contaminés apporte des contraintes quant aux aménagements possibles?

**Réponse :**

Oui, dans le périmètre des aires de jeu aucun sol contaminé ne doit être présent dans le premier mètre de sol à partir de la surface. On peut toutefois tolérer des sols contaminés dans la plage B-C à une profondeur plus grande. Donc, il n'y aura pas de sols contaminés dans la plage B-C réutilisés dans les aires de jeu, c'est plutôt le contraire, si des sols contaminés dans la plage B-C sont situés dans les aires de jeu entre la surface et un mètre de profondeur, ils devront être enlevés.

**Q7** L'évaluation de l'environnement sonore au site Contrecoeur tient compte du bruit associé à l'opération des concasseurs dans la carrière. Est-il possible de tenir compte d'autres sources de bruit liées à l'exploitation de la carrière, notamment celui associé au matériel roulant, ainsi que celui des torchères des usines situées dans le parc industriel de Montréal-Est? Quelles mesures d'atténuation supplémentaires pourraient être considérées, le cas échéant, afin d'atténuer l'impact de ces autres sources de bruit?

**Réponse :**

Dans l'étude d'évaluation de la propagation du bruit, nous confirmons que l'ensemble des composantes permettant les opérations de la Carrière ont été simulées. En ce qui concerne les autres sources de bruit pouvant être considérées, nous travaillons actuellement à la modélisation du bruit généré par le matériel roulant. Toutefois, nous avons certaines difficultés à obtenir le tracé des routes de camionnage. De plus, la commission comprendra que dans le contexte des opérations de la Carrière, la localisation des chemins d'accès et la mobilité des camions rendent difficile une modélisation parfaite des bruits occasionnés par ces opérations. Les informations seront livrées aussitôt que vendredi.

En ce qui concerne le bruit occasionné par la torchère, ce bruit n'a pas été considéré lors des analyses. En effet, il est techniquement impossible de prendre des mesures d'atténuation sur le site qui auront pour effet de diminuer ce bruit.

**Q8** Envisagez-vous un mécanisme de suivi qui permettrait d'évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation des nuisances en période de construction et une fois que le projet serait complété? Envisagez-vous la participation des citoyens à ce mécanisme de suivi?

**Réponse :**

Aucun mécanisme n'est prévu.

**Q9** Pourriez-vous nous faire parvenir un plan de déboisement du site?

**Réponse :**

Dès l'obtention des autorisations du Ministère de l'environnement et la fin de la période de consultation (27 août 2007), Catania entreprendra la fin du déboisement ce qui prendra tout au plus 3 à 4 jours. Donc, nous devrions avoir complété le tout pour la fête du travail au plus tard.

**Q10** Pouvez-vous présenter un résumé de la situation actuelle et projetée quant à la circulation automobile sur les rues avoisinantes du projet (débits de circulation et niveaux de service)?

**Réponse**

Dans le cadre de l'étude d'impact sur la circulation du projet de développement du site Contrecoeur, nous avons effectué des analyses à certaines intersections ciblées, suivant les exigences de la Ville de Montréal pour études d'impact sur la circulation. Pour ces intersections, nous pouvons alors dresser un portrait de la situation actuelle, ainsi que de la situation projetée.

Les intersections analysées sont :

- \*Contrecoeur / Sherbrooke
- \*Fletcher / Sherbrooke
- \*Georges V / Sherbrooke
- \*Taillon / Sherbrooke
- \*Robitaille / Roi-René / Yves-Prévoist

Les figures 10 et 11 de notre rapport (ci-jointes) montrent les détails de débits et de niveaux de service. Les deux tableaux ci-dessous montrent les débits, ainsi que les niveaux de service par approche.

Période AM - situation actuelle

| Intersection             | Débit à l'approche |     |     |       | Niveau de service à l'approche |     |     |       |
|--------------------------|--------------------|-----|-----|-------|--------------------------------|-----|-----|-------|
|                          | Nord               | Est | Sud | Ouest | Nord                           | Est | Sud | Ouest |
| Contrecoeur / Sherbrooke | 1448               | -   | 515 | -     | A                              | -   | A   | -     |
| Fletcher / Sherbrooke    | 1235               | -   | 525 | -     | A                              | -   | A   | -     |
| Georges V / Sherbrooke   | 1440               | 208 | 505 | -     | A                              | B   | B   | -     |
| Taillon / Sherbrooke     | -                  | 525 | 105 | 1319  | -                              | A   | C   | B     |
| Robitaille / Roi-René    | 223                | 125 | 399 | 413   | A                              | A   | A   | B     |

Période PM - situation actuelle

| Intersection             | Débit à l'approche |      |      |       | Niveau de service à l'approche |     |     |       |
|--------------------------|--------------------|------|------|-------|--------------------------------|-----|-----|-------|
|                          | Nord               | Est  | Sud  | Ouest | Nord                           | Est | Sud | Ouest |
| Contrecoeur / Sherbrooke | 1036               | -    | 1259 | -     | A                              | -   | A   | -     |
| Fletcher / Sherbrooke    | 994                | -    | 1388 | -     | A                              | -   | A   | -     |
| Georges V / Sherbrooke   | 1067               | 229  | 1558 | -     | A                              | B   | C   | -     |
| Taillon / Sherbrooke     | -                  | 1474 | 204  | 1050  | -                              | B   | C   | A     |
| Robitaille / Roi-René    | 471                | 183  | 232  | 551   | B                              | B   | A   | B     |

Aux débits existants, nous avons ajouté des débits générés par le développement. Les débits générés ont été calculés selon la méthode proposée par l'ITE et suivant les normes de la Ville. La distribution des débits générés est faite selon l'enquête origine/destination de l'AMT.

Selon les calculs, 904 véhicules seront ajoutés pendant la période de pointe AM, et 1296 véhicules pendant l'heure de pointe PM (entrées et sorties confondues; accès le plus achalandé : sortie de Contrecoeur pendant AM avec 273 véhicules).

Les figures 20 et 21 de notre rapport (ci-jointes) montrent les détails de débits et de niveaux de service. Les deux tableaux ci-dessous montrent les débits, ainsi que les niveaux de service par approche.

Période AM - situation future

| Intersection             | Débit à l'approche |     |     |       | Niveau de service à l'approche |     |     |       |
|--------------------------|--------------------|-----|-----|-------|--------------------------------|-----|-----|-------|
|                          | Nord               | Est | Sud | Ouest | Nord                           | Est | Sud | Ouest |
| Contrecoeur / Sherbrooke | 1605               | -   | 571 | 273   | B                              | -   | B   | C     |
| Fletcher / Sherbrooke    | 1276               | -   | 581 | -     | A                              | -   | A   | -     |
| Georges V / Sherbrooke   | 1603               | 208 | 741 | -     | A                              | C   | A   | -     |
| Taillon / Sherbrooke     | -                  | 599 | 105 | 1432  | -                              | A   | C   | A     |
| Robitaille / Roi-René    | 223                | 150 | 432 | 562   | B                              | B   | B   | B     |

Période PM - situation future

| Intersection             | Débit à l'approche |     |      |       | Niveau de service à l'approche |     |     |       |
|--------------------------|--------------------|-----|------|-------|--------------------------------|-----|-----|-------|
|                          | Nord               | Est | Sud  | Ouest | Nord                           | Est | Sud | Ouest |
| Contrecoeur / Sherbrooke | 1514               | -   | 1253 | 233   | B                              | -   | B   | C     |
| Fletcher / Sherbrooke    | 1184               | -   | 1445 | -     | A                              | -   | A   | -     |
| Georges V / Sherbrooke   | 1509               | 229 | 1748 | -     | A                              | C   | A   | -     |
| Taillon / Sherbrooke     | 1185               | -   | 1519 | 204   | B                              | -   | B   | C     |
| Robitaille / Roi-René    | 648                | 471 | 254  | 327   | C                              | B   | B   | B     |

Ces analyses nous permettent de dresser un portrait global de la circulation autour du site. Généralement, il n'y a aucun problème de congestion sur les rues avoisinantes. Pendant aucune période, nous remarquons de la congestion. Même sur Sherbrooke, en direction de pointe, la circulation est fluide. Selon les analyses, l'ajout d'environ 1200 véhicules (accès le plus achalandé : 273 véhicules) ne créera aucune congestion dans le réseau. Les niveaux

de service de la majorité des intersections seront A et B après l'ajout des débits générés, ce qui est excellent pour un milieu urbain.

**Q11** Comment la grille de rue proposée permet-elle d'améliorer la desserte en transport en commun?

**Réponse :**

La géométrie du boulevard a été prévue de manière à pouvoir recevoir éventuellement une desserte en autobus pour le secteur. La largeur des voies de circulation ainsi que l'espace requis dans l'emprise pour la mise en place d'abribus ont été prévus dans cette optique, selon les normes de conception établies par la Ville de Montréal.

**Q12** Le prolongement de la piste cyclable, du parc projeté jusqu'à la rue Sherbrooke, est-il réalisable?

**Réponse :**

L'emprise prévue pour le boulevard ne permet pas la mise en place d'une piste cyclable. Par contre, le lien cyclable pourrait éventuellement se poursuivre sur l'esplanade centrale.

**Q13** Combien y aura-t-il de cases de stationnement hors rue pour chacun des secteurs d'aménagement du projet?

**Réponse :**

|                |          |       |
|----------------|----------|-------|
| Secteur A :    | 59       | (1/1) |
| Secteur A1:    | 68       | (1/1) |
| Secteur B: 88  | (1/1)    |       |
| Secteur B1:    | 68       | (1/1) |
| Secteur C: 544 | (1/1)    |       |
| Secteur D: 283 | (0,83/1) |       |
| Secteur E: 142 | (0,4/1)  |       |
| Secteur H: 116 | (1/1)    |       |
| Secteur H1:    | 26       | (1/1) |

**Q14** Le terrain ayant façade sur la rue Sherbrooke et empêchant la rue nord-sud (située dans la portion ouest du projet) de se connecter à la rue Sherbrooke appartient-il à un ou plusieurs propriétaires, privés ou publics? Peut-il être intégré au projet d'aménagement du site Contrecoeur?

**Réponse :**

Les deux terrains en question, situés dans le prolongement de la rue Aubry, appartiennent respectivement à la Ville de Montréal et à un propriétaire privé. Ces terrains sont situés à l'extérieur du site de développement de la SHDM. Un lien routier avec la rue Sherbrooke à cet endroit s'avère impossible, l'espace étant insuffisant pour une rue et de nouveaux lots (qui seraient adossés aux lots existants de la rue Jacques-Porlier).

**Q15** Les planches de la dernière version du Plan directeur suggèrent qu'on adopte un design résolument contemporain pour l'aménagement du secteur C (Plan directeur, doc.3.22, p.29, 30, 31.) Qu'en est-il de l'architecture et du design pour les autres secteurs?

**Réponse :**

L'architecture de tous les bâtiments du site sera soumise à de rigoureux critères d'analyse discrétionnaire préétablis, dictés au Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). Lors de la demande d'un permis, un avis du comité consultatif d'urbanisme sera requis pour la délivrance des autorisations nécessaires. Des exigences et critères stricts devront être rencontrés pour tout bâtiment ou aménagement proposé sur le site. En voici quelques-uns :

- Les bâtiments présentés devront proposer une expression architecturale de qualité;
- L'intégration des bâtiments devra favoriser la création d'un ensemble architectural homogène et l'expression architecturale des bâtiments devra tendre vers la définition d'un langage architectural commun;
- L'utilisation de maçonnerie comme matériaux de revêtement extérieur devra fortement prédominer sur les façades des bâtiments;
- La composition des façades, l'agencement des matériaux et la couleur des finis devra tendre à être d'apparence sobre et naturelle.

**Q16** Quelles sont les densités de logement du site Contrecoeur (densité brute en excluant le parc et la zone commerciale) et comment celles-ci se compare-t-elles aux secteurs voisins de la paroisse St-Justin (excluant le parc Thomas-Chapais)? Suggestion : remplir le tableau suivant :

**Réponse :**

| Secteurs                          | Superficie (m <sup>2</sup> ) | Nombre de logements | Densité (logements/hectare) |
|-----------------------------------|------------------------------|---------------------|-----------------------------|
| A                                 | 40529                        | 59                  | 14,6                        |
| A1                                | 30 763                       | 68                  | 22,1                        |
| B                                 | 27 923                       | 88                  | 31,5                        |
| B1                                | 18 788                       | 68                  | 36,2                        |
| C                                 | 70 144                       | 544                 | 77,6                        |
| D                                 | 17 341                       | 342                 | 197,2                       |
| E                                 | 23 471                       | 354                 | 150,8                       |
| H                                 | 35 299                       | 116                 | 32,9                        |
| H1                                | 8 481                        | 26                  | 30,7                        |
| <b>Total</b>                      | <b>272 739</b>               | <b>1 665</b>        | <b>61,1</b>                 |
| St-Justin – Est de Pierre Bernard | 389 312                      | 1 479               | 38,0                        |

Cette densité (38,0) ne tient pas en compte le secteur compris entre les rues Pierre-Bernard et des-Ormeaux (où se trouvent plusieurs ensembles d'habitation à loyer modique, une résidence pour personnes âgées et de nombreux de multiplex.)

Seule la densité du secteur H spécifiquement le long des résidences actuelles (27.9 logements/hectare) a été fournie au cours des audiences.

**Q17** Quelles sont les dimensions au sol des maisons jumelées, secteur H, situées derrière les ronds points Taillon? Quelle est la dimension des terrains et la marge arrière? La marge arrière des résidences actuelles varie de 40-50 pieds. La marge arrière des nouvelles résidences peut affecter le sentiment d'intimité, de tranquillité.

**Réponse :**

Les dimensions approximatives de ces terrains sont de 94' de profondeur par 26,25' de largeur. La marge arrière est de plus ou moins 37'. Cette marge arrière est essentiellement la même que pour les résidences des ronds points Taillon (dont les marges arrières varient dans les faits entre 35' à 40'). Les marges arrières proposées pour les maisons jumelées du secteur H sont suffisantes et devraient procurer un sentiment d'intimité et de tranquillité adéquat pour les résidences actuelles.

**Q18** Existe-t-il d'autres endroits au monde où un secteur résidentiel est construit dans un secteur vulnérable aux dommages cosmétiques dus aux secousses d'une carrière? Y a-t-il des précédents? Où?

**Réponse :**

La carrière St-Bruno à St-Bruno, la carrière Miron à Montréal, celle de Laval à côté du palais de justice.

**Q19** À partir de quelle distance de la butte du parc, vers l'intérieur du site Contrecoeur, celle-ci n'a pas d'effet compte tenu de sa hauteur de 6m?

**Q20** Les tours du secteur E auront un système autonome de climatisation. Cependant, toutes les fenêtres seront-elles scellées ou pourront-elles être laissées ouvertes advenant une alarme industrielle?

**Réponse :**

Les fenêtres ne seront pas scellées et donc pourront être laissées ouvertes advenant une alarme industrielle.

**Q21** Il nous a été confirmé que les travaux auront lieu du lundi au vendredi de 07h00 à 19h00. L'accès au chantier et tout mouvement de préparation ou de machinerie seront-ils aussi limités à ces heures? Je comprends qu'aucun travail n'aura lieu la fin de semaine ainsi que les jours fériés?

**Réponse :**

Vrai. Toutefois, advenant des impératifs de livraison au client du à des retards de production (par exemple dans le cas d'une saison très pluvieuse ou de nombreuses tempêtes de neige, retard dans l'obtention de permis ou d'autorisation réglementaire), Catania pourrait être amené à travailler hors de cette plage horaire.

**Q22** Dans les négociations avec Lafarge, peut-on inclure les éléments suivants :

- a. Qui va remplacer la clôture actuelle à la limite de la carrière puisque celle-ci est en très mauvais état et compromet la sécurité des enfants? Plusieurs accès existent constamment à travers les grillages.

- b. Qui va payer le remplacement de la clôture à cette limite?
- c. Il y a une bande en friche d'au moins 15 m immédiatement à l'intérieur des limites de la carrière : pourrait-on planter des arbres le long de la zone contiguës au site Contrecoeur? Ça pourrait être un bel engagement de Lafarge envers les résidents actuel et futurs.

**Réponse :**

Les discussions avec les responsables de la Carrière relèvent des autorités municipales. Nous transmettrons ces observations aux autorités compétentes, pour considérations dans le cadre des discussions.

- Q23** Est-il possible d'inclure des mesures préférentielles d'embauche pour les résidents du secteur? Ceci favoriserait l'emploi local, une meilleure insertion sociale des locataires sociaux, une diminution des besoins en voiture et la possibilité d'horaire flexible.

**Réponse :**

Ces mesures seront envisagées avec l'éventuel promoteur du site commercial.

- Q24** Peut-on inclure dans le règlement d'urbanisme l'installation d'une haie de cèdre à la limite ouest du terrain Contrecoeur très tôt, au début du projet (dès que la revitalisation des sols est terminée)? Ceci permettrait de gagner du temps afin de reverdir le site et de faciliter l'acceptation des nouveaux logements par les résidents actuels. Il faut se rappeler qu'il faudra 10-20 ans avant que l'ambiance verte désirée dans le plan d'urbanisme se fasse sentir.

**Réponse :**

Cette question devrait être adressée aux responsables à l'arrondissement puisqu'elle réfère à la réglementation.

- Q25** Avez-vous consulté le CSSS de la Pointe-de-l'île concernant les nouvelles populations demandant des soins particulier, notamment les personnes âgées, qui viendront s'établir sur le site et avez-vous évalué leurs besoins?

**Réponse :**

Aucune consultation formelle n'a été faite à ce jour avec les responsables du CSSS. Nous comprenons par ailleurs que l'évaluation des besoins et services relève des compétences normales du réseau de la Santé.

- Q26** Quelle collaboration est prévue avec les différents organismes des quartiers environnants pour répondre à ces besoins?

**Réponse :**

La SHDM a entretenu, tout au long de l'étape de planification du projet des discussions, un processus soutenu de collaboration avec les partenaires de l'arrondissement. En maintenant de manière générale le désir de collaborer avec les intervenants du milieu, nous aviserons au moment opportun sur les besoins spécifiques en matière de santé et de service sociaux

- Q27** Lors de la sélection ou de la promotion en vue d'attirer des commerces de proximité dans la zone commerciale, avez-vous envisagé de travailler en partenariat avec la CDEST, l'arrondissement et les organismes du milieu afin de déterminer les besoins des résidents actuels et futurs ?



Réponse :

La SHDM a entretenu, tout au long de l'étape de planification du projet des discussions, un processus soutenu de collaboration avec les partenaires de l'arrondissement, incluant les représentants de la CDEST. Les discussions ont porté, entre autres choses, sur la nécessité d'offrir une offre commerciale complémentaire à celles existantes dans le quartier et d'exclure les commerces de grande surface.

**Q28** Quelle est la réflexion de la SHDM au sujet des problèmes de congestion potentiels liés aux épisodes de déneigement ?

Le patron de circulation proposé dans le projet permet, à notre avis, d'éviter tous problèmes liés au déneigement et par ailleurs à la congestion de manière générale.

## RÉSUMÉ

### 1.0 INFRASTRUCTURES MUNICIPALES

#### 1.1 PRÉREQUIS - ENTRE LES RUES DE TECK ET SHERBROOKE

- COLLECTEUR UNITAIRE RUE CONTRECOEUR 1 399 000,00 \$

#### - HONORAIRES PROFESSIONNELS

- PLANS ET DEVIS (± 4%) 64 000,00 \$

- SURVEILLANCES DES TRAVAUX (± 5%) 80 000,00 \$

- LABORATOIRE / CONTRÔLE  
DES MATÉRIAUX (± 1,5%) 24 500,00 \$

SOUS-TOTAL 1 567 500,00 \$

#### 1.2 BOULEVARD CONTRECOEUR

- COLLECTEUR UNITAIRE 3 305 700,00 \$

- AQUEDUC 1 438 400,00 \$

- TROTTOIR ET CHAUSSÉE 3 868 100,00 \$

- ÉCLAIRAGE ET ALIMENTATION ÉLECTRIQUE 1 841 350,00 \$

#### - FEUX DE SIGNALISATION

- CONTRECOEUR / SHERBROOKE 90 000,00 \$

#### - HONORAIRES PROFESSIONNELS

- PLANS ET DEVIS (± 4%) 480 500,00 \$

- SURVEILLANCES DES TRAVAUX (± 5%) 600 000,00 \$

- LABORATOIRE / CONTRÔLE  
DES MATÉRIAUX (± 1,5%) 180 500,00 \$

SOUS-TOTAL 11 804 550,00 \$

**RÉSUMÉ**

1.3 AUTRES RUES

|  |                      |                                |
|--|----------------------|--------------------------------|
| - ÉGOUT UNITAIRE                                   | 4 423 269,00 \$      |                                |
| - AQUEDUC  | 3 136 989,00 \$      |                                |
| - TROTTOIR ET CHAUSSÉE                             | 5 607 944,00 \$      |                                |
| - ÉCLAIRAGE ET ALIMENTATION ÉLECTRIQUE             | 5 128 740,00 \$      |                                |
| - FEUX DE SIGNALISATION                            |                      |                                |
| - HECTOR / SHERBROOKE                              | 90 000,00 \$         |                                |
| - ROI-RENÉ / YVES-PRÉVOST                          | 95 000,00 \$         |                                |
| - HONORAIRES PROFESSIONNELS                        |                      |                                |
| - PLANS ET DEVIS (± 4%)                            | 705 500,00 \$        |                                |
| - SURVEILLANCES DES TRAVAUX (± 5%)                 | 870 000,00 \$        |                                |
| - LABORATOIRE / CONTRÔLE<br>DES MATÉRIAUX (± 1,5%) | <u>295 000,00 \$</u> |                                |
| SOUS-TOTAL   |                      | <u>20 352 442,00 \$</u>        |
| <b>TOTAL - 1.0 INFRASTRUCTURES MUNICIPALES</b>     |                      | <b><u>33 724 492,00 \$</u></b> |

**RÉSUMÉ**

**2.0 COÛTS ASSOCIÉS À L'ÉTAT DU SITE**

|     |  |                      |                                |
|-----|--|----------------------|--------------------------------|
| 2.1 | CONSTRUCTION D'UN TALUS ACOUSTIQUE DE<br>DE 6 MÈTRES ET D'UNE CLÔTURE DE 1,8 MÈTRE |                      | 650 000,00 \$                  |
| 2.2 | CARACTÉRISATION COMPLÉMENTAIRE DU SITE   |                      |                                |
|     | - SECTEUR 1  | 102 500,00 \$        |                                |
|     | - SECTEUR 2  | 85 500,00 \$         |                                |
|     | - SECTEUR 3  | <u>62 200,00 \$</u>  |                                |
|     | SOUS-TOTAL   |                      | 250 200,00 \$                  |
| 2.3 | ÉVALUATION DES COÛTS DE DÉCONTAMINATION  |                      |                                |
|     | - SECTEUR 1 - SITE DE NEIGES USÉES   | 3 076 650,00 \$      |                                |
|     | - SECTEUR 2 - PIPELINE   | 1 025 550,00 \$      |                                |
|     | - SECTEUR 3 - NORD   | 6 153 300,00 \$      |                                |
|     | - HONORAIRES PROFESSIONNELS (LABORATOIRE)  |                      |                                |
|     | - CONTRÔLE DE LA DÉCONTAMINATION   | <u>470 000,00 \$</u> |                                |
|     | SOUS-TOTAL   |                      | 10 725 500,00 \$               |
| 2.4 | PROTECTION DES BÂTIMENTS CONTRE LES VIBRATIONS                                     |                      | <u>3 000 000,00 \$</u>         |
|     | <b>TOTAL - 2.0 COÛTS ASSOCIÉS À L'ÉTAT DU SITE</b>                                 |                      | <b><u>14 625 700,00 \$</u></b> |

**RÉSUMÉ**

**3.0 AUTRES COÛTS**

3.1 HONORAIRES PROFESSIONNELS

- ÉTUDES PRÉLIMINAIRES

- ÉTUDES DES INFRASTRUCTURES 66 000,00 \$

- VALIDATION COÛTS CONSTRUCTION 17 000,00 \$

- ARCHITECTURE DES BÂTIMENTS 36 400,00 \$

SOUS-TOTAL 119 400,00 \$

3.2 PLAN DE CADASTRE ET ARPENTAGE LÉGAL 115 000,00 \$

3.3 COÛT DE RACCORDEMENT À HYDRO-QUÉBEC 543 000,00 \$

**TOTAL - 3.0 AUTRES COÛTS 777 400,00 \$**

**RÉSUMÉ**

|     |  |                                |
|-----|--|--------------------------------|
| 1.0 | INFRASTRUCTURES MUNICIPALES                    | 33 724 492,00 \$               |
| 2.0 | COÛTS ASSOCIÉS À L'ÉTAT DU SITE                | 14 625 700,00 \$               |
| 3.0 | AUTRES COÛTS                                   | <u>777 400,00 \$</u>           |
|     | <b>GRAND TOTAL</b>                             | <b><u>49 127 592,00 \$</u></b> |
|     | (incluant contingences 5%, TPS 6% et TVQ 7,5%) |                                |

*NOTE: L'AMÉNAGEMENT DU PARC EST EXCLU DU TOTAL DES COÛTS DU PROJET.  
CE COÛT EST ÉVALUÉ À 2 870 000,00 \$ INCLUANT L'AMÉNAGEMENT  
DU PARC, LA PLANTATION D'ARBRES ET L'ENGAZONNEMENT.*

Préparé par :   
Isabelle Thibault, ing. jr

Approuvé par :   
René Séguin, ing.

Le Groupe Séguin  
experts-conseils inc.

RS/IT/md

Émis le 5 juillet 2006  
Révisé le 18 septembre 2006