

Le 29 avril 2003

*Monsieur Mario St-Jean, O.U.Q.*  
*Directeur, Aménagement urbain*  
**Arrondissement Dorval / Île-Dorval**  
**Ville de Montréal**  
60, avenue Martin  
Dorval (Québec) H9S 3R4

**Objet :            Mise à jour – Plan directeur du réseau cyclable**  
**Complément à l'étude**  
**VERSION FINALE**  
**N/Réf. : L01735B** G:\INGEL\_DOSSIER\L01735B\0000RAPPORT\Complément2.doc

---

Monsieur,

À votre demande, nous avons examiné la possibilité d'implanter une bande cyclable unidirectionnelle sur l'itinéraire du scénario retenu de même que les aménagements nécessaires. La figure 1.1 présente le parcours emprunté par le scénario retenu du plan directeur du réseau cyclable.

Pour des raisons de sécurité, selon la dernière édition du Guide technique d'aménagements de voies cyclables<sup>1</sup>, la bande cyclable bidirectionnelle est à proscrire. En effet, la circulation à contresens des véhicules et des cyclistes occasionne d'importants conflits qui réduisent la sécurité des cyclistes. La bande cyclable unidirectionnelle offre de nombreux avantages; en effet, elle :

- Limite au minimum les conflits aux intersections entre cyclistes, piétons et véhicules et augmente le sentiment de sécurité des cyclistes lors de la traverse d'intersections;
- Augmente la visibilité des cyclistes pour les automobilistes;
- Évite que le cycliste soit coincé entre des cyclistes et des automobilistes à contresens;
- Ne requiert pas le déplacement des voies de circulation actuelles ni l'effacement du marquage actuel;
- Requiert peu ou pas de barrières physiques entre la bande cyclable et la voie de circulation.

.../2

<sup>1</sup> Guide technique d'aménagement des voies cyclables, 3<sup>e</sup> édition, 2003.

Il est recommandé d'aménager une bande cyclable unidirectionnelle d'une largeur de 1,5 mètre à même la chaussée à droite des voies de circulation automobile. En annexe A, un schéma démontre les dimensions requises pour une bande cyclable unidirectionnelle sur rue sans stationnement.

Suite à l'analyse du scénario retenu, il est proposé d'implanter une bande cyclable unidirectionnelle sur presque tout le trajet à l'exception de la portion du parcours entre le lien avec la piste cyclable de l'arrondissement Lachine et l'intersection des avenues Dawson / Martin.

Il est à noter qu'à travers les parcs de Dorval, soit Parc du Millénaire, Parc St-Charles, Parc Walters, Parc Pine Beach, Parc Valois et Parc Surrey (au Nord de l'avenue Parkfield), la piste cyclable est en site propre et demeure bidirectionnelle. L'annexe B présente un schéma d'une piste cyclable en site propre.

Une attention spéciale quant au positionnement du corridor cyclable et à la sécurité des cyclistes doit être portée à l'intersection Chemin Bord-du-Lac et avenue Martin. Notamment, le désaxement des approches Nord et Sud de l'avenue Martin et la présence de la traverse piétonne rend difficile l'implantation du corridor cyclable. En tenant compte de l'étroitesse du Chemin Bord-du-Lac, de l'achalandage véhiculaire à cette intersection et de la visibilité restreinte, il sera nécessaire de valider le mode de gestion de l'intersection et le positionnement optimal de la traverse (piétonne et cyclable). Cette validation a un impact sur le choix entre l'unidirectionnalité ou la bidirectionnalité de la bande cyclable au Nord de Chemin Bord-du-Lac. Toutefois, pour fin d'estimation, l'option de bande cyclable bidirectionnelle sur tout le tronçon de l'avenue Martin a été retenue. Il serait souhaitable de faire traverser les cyclistes dans l'axe actuel de la traverse piétonne. Pour des raisons de sécurité et de cohabitation avec le piéton, il est pertinent d'obliger les cyclistes à traverser l'intersection à pied.

Sur l'avenue Trush à l'Ouest de l'itinéraire Est-Ouest, le sens unique tel que proposé dans le plan directeur est conservé.

Sur l'itinéraire Nord-Sud, une légère modification au scénario retenu a été effectuée. En effet, le passage sur l'avenue Parkfield emprunte la partie Nord en direction Ouest et partie Sud en direction Est. De plus, le sens unique de la partie Sud de l'avenue Parkfield proposé au plan directeur n'est plus requis.

L'itinéraire illustré à la figure 1.1 comporte des lettres représentant les sections typiques ayant fait l'objet d'analyse. Ces sections types accompagnées de photos montrent la localisation physique de la bande cyclable et sont présentées en annexe C.

L'implantation d'une bande cyclable unidirectionnelle requiert une ligne de séparation de 150 mm à 200 mm de largeur avec des marques sur la chaussée indiquant que la voie est réservée aux cyclistes. De plus, des panneaux de signalisation implantés en bordure de rue ou au-dessus de la chaussée indiquent la présence de la bande cyclable. Des bollards amovibles seront installés aux intersections où il y a un changement de direction de la bande cyclable impliquant une modification de l'alignement des voies de circulation véhiculaires.

Les coûts de réalisation du scénario retenu sont évalués à 526 975 \$. Les taxes et les imprévus sont inclus dans les coûts de réalisation. Le tableau 1.1 présente l'estimation des coûts alors que les détails de l'estimation sont disponibles à l'annexe D.

TABLEAU 1.1 : ESTIMATION DES COÛTS

<b>EXTRÉMITÉ EST</b>	
Boul. St-Joseph	4 808,75 \$
Bord du lac (entre Boylan et Joubert)	10 565,00 \$
Parc du millénaire	31 809,00 \$
Keiller Circle	4 160,00 \$
Sévigny	3 180,00 \$
Ducharme	5 080,00 \$
St-Charles	10 651,00 \$
Parc St-Charles	14 196,50 \$
Martin (entre Dawson et Hotel de Ville)	11 865,00 \$
<b>Sous-Total</b>	<b>96 315,25 \$</b>
Imprévus et travaux divers	24 078,81 \$
<b>Total</b>	<b>120 394,06 \$</b>
T.P.S.	8 427,58 \$
T.V.Q.	9 661,62 \$
<b>Grand Total</b>	<b>138 483,27 \$</b>
<b>EXTRÉMITÉ OUEST</b>	
Dawson (entre Comber et Thorncrest)	1 980,00 \$
Elisabeth (Nord-Sud)	16 797,00 \$
Dawson (entre Thorncrest et Malcom)	6 207,50 \$
Malcom	4 180,00 \$
Parc Pine Beach	35 769,00 \$
Dawson (entre Malcom et Stream)	2 255,00 \$
Stream	7 765,00 \$
Carson	8 875,00 \$
Thrush	4 985,00 \$
Parc Valois	39 130,00 \$
Bord du lac (entre des Sources et de l'Église)	8 476,00 \$
Ave de l'Église	5 005,00 \$
<b>Sous-Total</b>	<b>141 424,50 \$</b>
Imprévus et travaux divers	35 356,13 \$
<b>Total</b>	<b>176 780,63 \$</b>
T.P.S.	12 374,64 \$
T.V.Q.	14 186,65 \$
<b>Grand Total</b>	<b>203 341,91 \$</b>

TABLEAU 1.1 : ESTIMATION DES COÛTS (SUITE)

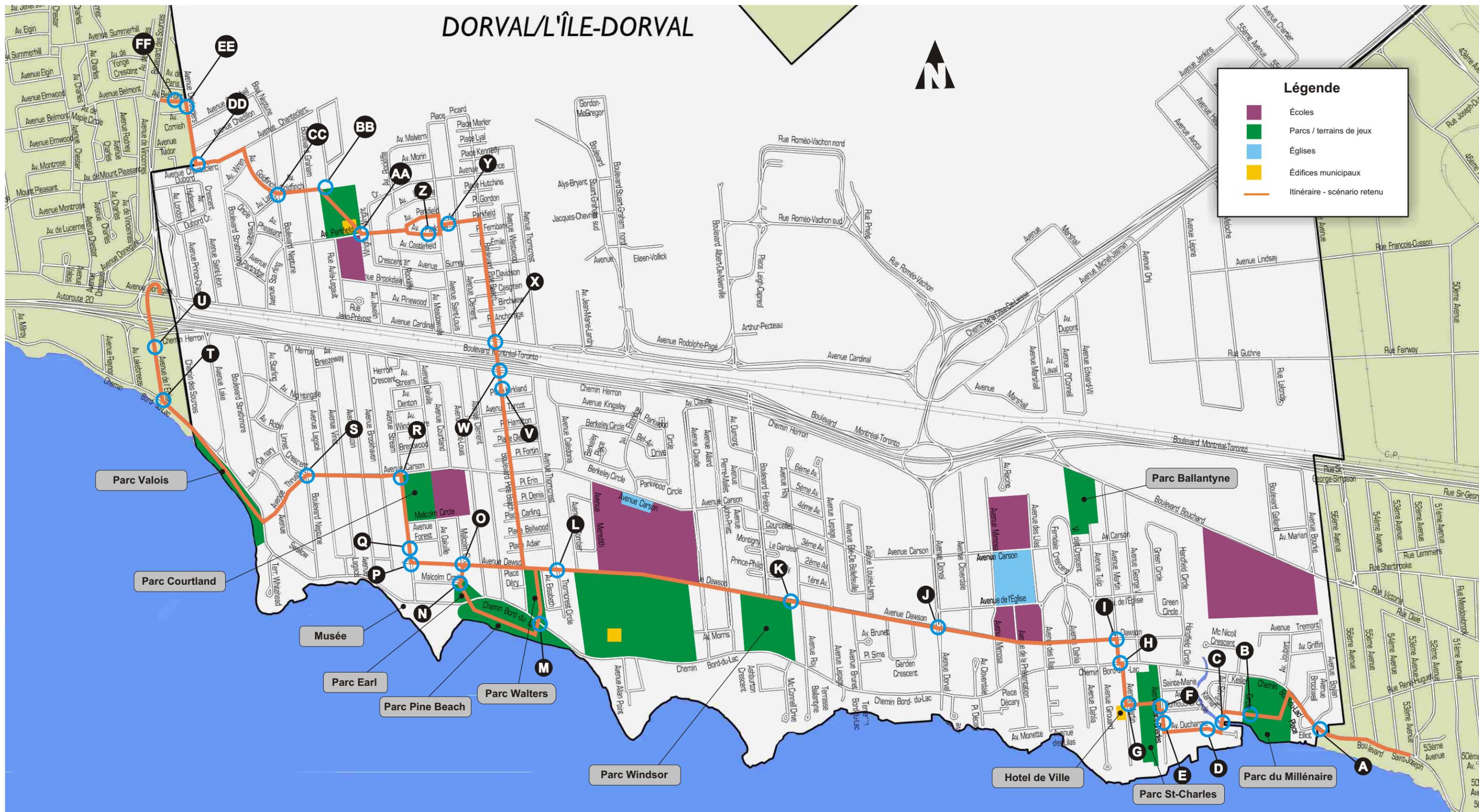
<b>ITINÉRAIRE DAWSON</b>	
Dawson (entre Martin et Roy)	24 875,00 \$
Dawson (entre Roy et Comber)	10 765,00 \$
<b>Sous-Total</b>	<b>35 640,00 \$</b>
Imprévus et travaux divers	8 910,00 \$
<b>Total</b>	<b>44 550,00 \$</b>
T.P.S.	3 118,50 \$
T.V.Q.	3 575,14 \$
<b>Grand Total</b>	<b>51 243,64 \$</b>
<b>ITINÉRAIRE NORD</b>	
Boul. Pine Beach	18 495,00 \$
Belmont à Neptune	23 947,50 \$
Goldfinch de Neptune à Parc	6 440,00 \$
Parc	20 652,50 \$
Parkfield	23 596,25 \$
<b>Sous-Total</b>	<b>93 131,25 \$</b>
Imprévus et travaux divers	23 282,81 \$
<b>Total</b>	<b>116 414,06 \$</b>
T.P.S.	8 148,98 \$
T.V.Q.	9 342,23 \$
<b>Grand Total</b>	<b>133 905,28 \$</b>
<b>SOMMAIRE</b>	
EXTRÉMITÉ EST	96 315,25 \$
EXTRÉMITÉ OUEST	141 424,50 \$
ITINÉRAIRE DAWSON	35 640,00 \$
ITINÉRAIRE NORD	93 131,25 \$
<b>Sous-Total</b>	<b>366 511,00 \$</b>
Imprévus et travaux divers	91 627,75 \$
<b>Total</b>	<b>458 138,75 \$</b>
T.P.S.	32 069,71 \$
T.V.Q.	36 765,63 \$
<b>Grand Total</b>	<b>526 974,10 \$</b>

Espérant le tout conforme à vos attentes, veuillez agréer, Monsieur, nos salutations les meilleures.

Préparé par : \_\_\_\_\_  
Gabrielle Houdayer, ing. jr  
Ingénieure de projet

Vérifié par : \_\_\_\_\_  
André Thibeault, urb., M. ing., Associé  
Directeur de service  
Transport-Circulation

AT/GH/cl



## SCÉNARIO RETENU

PLAN DIRECTEUR DU RÉSEAU CYCLABLE  
ARRONDISSEMENT DORVAL / L'ÎLE-DORVAL  
VILLE DE MONTRÉAL

Figure 1.1

FS1\_LAVALLINGE\TRANSPOR\DOSSIER\L01735B\0410FIGUI\FINAL\FIGURE\_1-1.CDR

**ANNEXE A**

**SCHÉMA D'UNE BANDE CYCLABLE UNIDIRECTIONNELLE  
SUR RUE SANS STATIONNEMENT  
EXTRAIT DU GUIDE TECHNIQUE D'AMÉNAGEMENT  
DES VOIES CYCLABLES – 3<sup>E</sup> ÉDITION**

marquage et 5.5.4 *Chaussée colorée* pour une description des revêtements colorés).

Dans les rues sans stationnement, il est possible d'utiliser des délinéateurs pour renforcer la séparation entre la bande cyclable et la voie adjacente. Comme les délinéateurs compliquent le nettoyage de la chaussée, les balais mécaniques ne pouvant pas passer entre les délinéateurs et la bordure, leur usage est généralement limité aux endroits où l'empiétement des automobiles est fréquent, en particulier à l'intérieur des courbes prononcées et à proximité des intersections.

### Coupe type – Bande cyclable sur rue sans stationnement

Dans une rue sans stationnement, la bande cyclable est aménagée à droite des voies de circulation automobile. Sa largeur est généralement comprise entre 1,5 et 1,75 m. Si la circulation cycliste est intense (plus de 1 500 passages par jour), une largeur de 2,0 m permet aux cyclistes de se dépasser sans empiéter sur la voie adjacente. Une largeur supérieure à 2,0 m n'est pas recommandée parce que la bande peut prendre l'apparence d'une voie de circulation supplémentaire et peut être utilisée par les automobilistes pour effectuer des dépassements par la droite. Sur une rue sans bordure, la largeur minimale de la bande cyclable est de 1,2 m.

Pour aménager une bande cyclable, il est possible de réduire la largeur des voies de circulation automobile au minimum recommandé selon le type de rue (voir 5.1.4 *Largeur des voies*). Dans des conditions particulières, comme les rues asymétriques ou les rues avec des débits de circulation différents dans les deux sens, on peut également aménager une bande cyclable dans une direction et une voie partagée dans l'autre direction.

Il est possible d'aménager une bande cyclable entre deux voies de circulation automobile dans les cas suivants :

- Entre une voie de circulation automobile et une voie de virage à droite (voir 5.4 *Géométrie des intersections et transitions*).
- Entre une voie de circulation automobile et une voie réservée aux autobus. Toutefois, comme il est désagréable pour les cyclistes de circuler entre deux rangées de véhicules et que cette solution nécessite au minimum 5,0 m de chaussée (3,5 m pour la voie réservée et 1,5 m pour la bande cyclable), il est préférable d'autoriser les cyclistes à circuler dans la voie réservée. Celle-ci peut alors être élargie à 4,5 m pour permettre aux autobus de dépasser les vélos sans sortir de la voie (voir 9.3 *Aménagement de corridors parallèles – Voie réservée*).
- Dans les rues à sens unique, il est possible d'aménager une bande cyclable à contresens de la circulation automobile (voir 5.5.3 *Circulation à contresens sur rue à sens unique*).

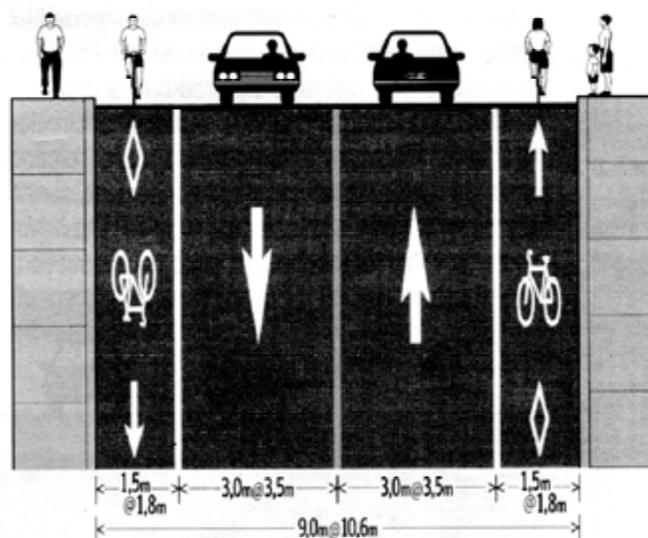


Figure 5.7  
Bande cyclable sur rue sans stationnement

11. *Evaluation of Shared-Use Facilities for Bicycles and Motor Vehicles*, UNC-Highway Safety Research Center, 1996.
12. *Normes, ouvrages routiers*, Tome V, Signalisation – Voies cyclables (tiré à part).
13. Le délinéateur est une balise verticale utilisée pour séparer une piste cyclable sur rue des autres voies de circulation. Il a une largeur de 50 à 100 mm et une hauteur d'au moins 1,2 m. Il est doté de bandes réfléchissantes dans sa partie supérieure.
14. Les bandes vibrantes sont des marques en relief dans la chaussée qui font vibrer les pneus et avertissent ainsi le conducteur d'un véhicule lorsqu'il s'écarte de la route. Elles sont constituées de dépressions perpendiculaires au sens de roulement, répétées tous les 300 mm, placées à quelques centimètres à droite de la ligne de rive. Lorsque les dépressions sont suffisamment longues pour que la roue s'y enfonce, elles nuisent au contrôle de la bicyclette.
15. La force de l'impact est proportionnelle au carré de la vitesse relative des véhicules impliqués (si les véhicules circulent en sens opposé, les vitesses s'additionnent; dans le même sens, elles se soustraient). Par exemple, dans le cas d'une automobile et d'un vélo qui circulent à des vitesses respectives de 45 km/h et de 15 km/h au moment de l'impact, la vitesse relative de l'automobile par rapport au vélo est de 30 km/h pour une circulation dans le même sens et du double, soit 60 km/h, pour une circulation en sens opposé. Dans ce dernier cas, la force de l'impact sera quatre fois plus grande. De plus, le temps dont disposent l'automobiliste et le cycliste pour corriger leur trajectoire ou pour freiner est aussi proportionnel à la vitesse relative. Dans l'exemple précédent, ils auront deux fois plus de temps pour éviter une collision s'ils circulent dans le même sens plutôt qu'en sens opposé.

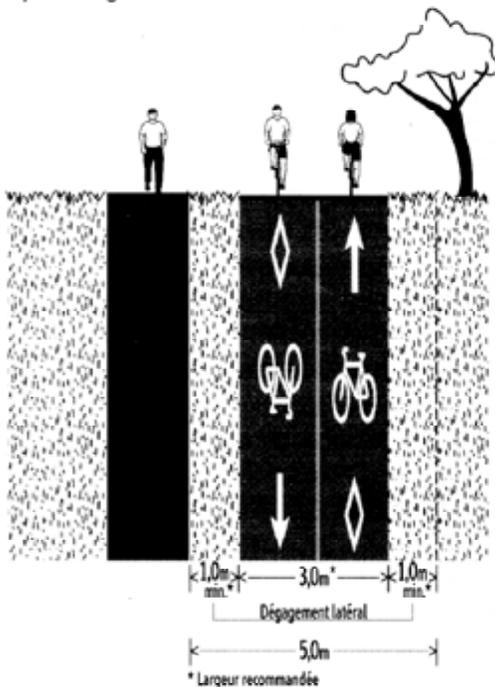
**ANNEXE B**

**SCHÉMA D'UNE PISTE CYCLABLE EN SITE PROPRE  
EXTRAIT DU GUIDE TECHNIQUE D'AMÉNAGEMENT  
DES VOIES CYCLABLES – 3<sup>E</sup> ÉDITION**

### Coupe type – Piste cyclable en site propre

La piste cyclable en site propre est indépendante de toute autre voie. Ses critères de conception sont ceux d'une petite route :

- Une largeur de 3,0 m ou plus, avec un dégagement d'1,0 m de part et d'autre.
- Une géométrie adaptée aux vitesses des cyclistes (voir 5.3 *Tracé en plan et profil*).
- Une chaussée généralement asphaltée lorsque son usage est plus intense, drainée par son dévers et, si nécessaire, par des fossés latéraux (voir 6.1 *Chaussée*).
- Une signalisation indépendante (voir 6.5 *Signalisation et Normes, ouvrages routiers*<sup>17</sup>).
- Un éclairage adéquat en milieu urbain pour assurer la sécurité des cyclistes (voir 6.4 *Éclairage*). Cet aménagement s'avère nécessaire parce que les vélos sont généralement munis de systèmes d'éclairage trop faibles pour permettre de distinguer à temps les obstacles sur la chaussée. De plus, l'éclairage de la piste cyclable comme de toute voie publique minimise les risques d'agression.



### Coupe type – Piste cyclable dans l'emprise d'une route

Une emprise suffisamment large peut permettre l'aménagement d'une piste cyclable parallèlement à une route. Cette solution est préconisée dans des circonstances particulières, par exemple pour permettre l'accès à un cours d'eau qui longe une route ou lorsqu'il s'agit de la meilleure option possible pour relier deux sections d'un réseau cyclable.

Habituellement, la piste cyclable est aménagée à l'extérieur du fossé de drainage. Un dégagement latéral suffisant doit séparer la piste cyclable de la route<sup>16</sup>. Dans le cas contraire, il faut installer une glissière de sécurité pour protéger les cyclistes.

Les inconvénients liés au bruit de la circulation automobile peuvent être minimisés par l'aménagement d'un talus antibruit.

Lorsque la route passe sur un pont ou un viaduc, il faut aménager une piste cyclable sur cet ouvrage (voir 6.2 *Passerelle, pont et tunnel* pour les différentes options).

### Piste cyclable sur rue

De nombreuses rues présentent une largeur excédentaire, une fois pris en compte les besoins des voies de circulation automobile. Il est donc souvent possible d'y aménager une piste cyclable à même la chaussée, séparée des voies automobiles par un élément physique. Cet aménagement suppose l'ajout d'éléments de séparation ainsi que la modification du marquage, ce qui pourrait nécessiter des travaux mineurs sur la chaussée et le drainage.

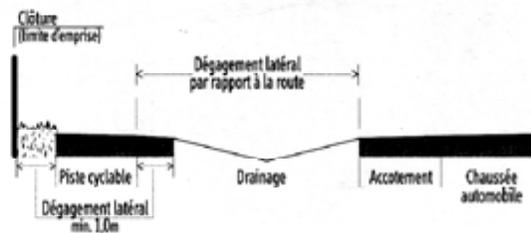


Figure 5.9  
Piste cyclable en site propre ◀◀

Figure 5.10  
Piste cyclable dans l'emprise d'une route ◀

16. Les espaces de stationnement doivent impérativement être délimités pour éviter de confondre la voie de stationnement avec une voie de circulation lorsque aucune automobile n'est stationnée.

17. Tome V, *Signalisation – Voies cyclables* (tiré à part), ministère des Transports du Québec.

18. Les normes du ministère des Transports du Québec (chapitre 13) requièrent un dégagement de 5 à 15 m sur les routes rurales, selon la pente du talus, et un dégagement de 15 m le long des autoroutes.

**ANNEXE C**

**SECTIONS TYPES ET RELEVÉS PHOTOGRAPHIQUES  
ITINÉRAIRE DU SCÉNARIO RETENU**

**RELEVÉ / PHOTO**

**AMÉNAGEMENT PROPOSÉ**

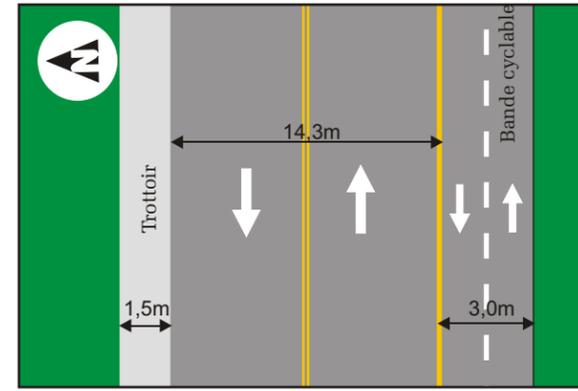
**RELEVÉ / PHOTO**

**AMÉNAGEMENT PROPOSÉ**



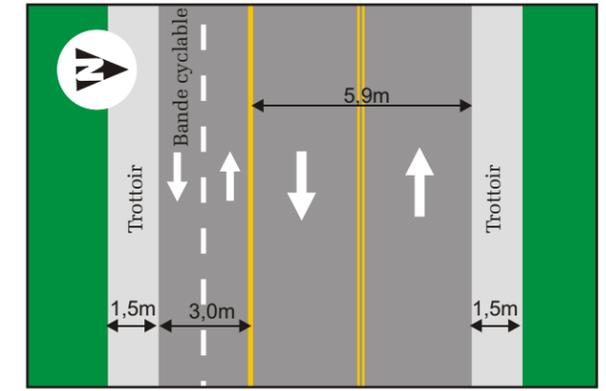
F1-01 (Vue vers l'est)

**Chemin Bord-du-Lac**  
(coin Boylan)



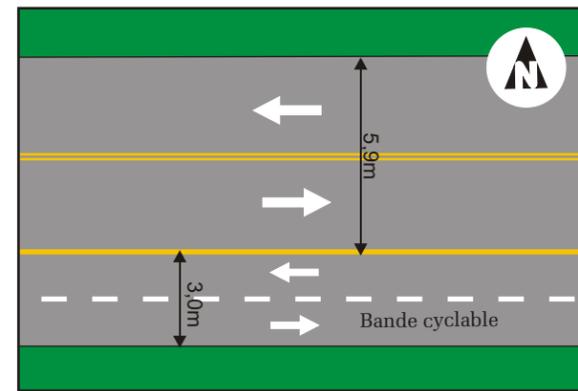
F2-04 (Vue vers l'ouest)

**Av. Ducharme**



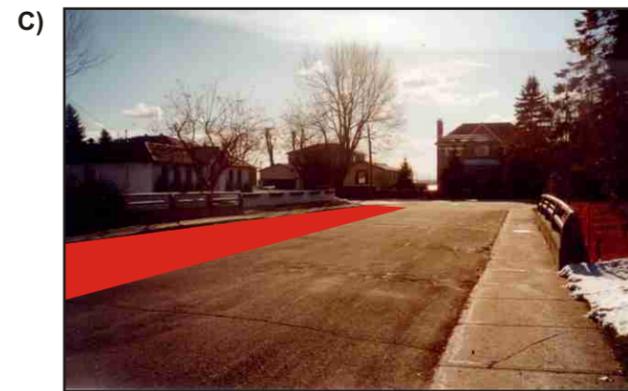
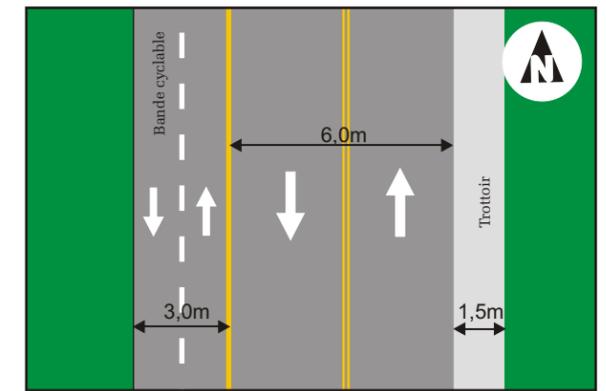
F1-25 (Vue vers l'est)

**Keiller Circle**  
(accès Parc du Millénaire)



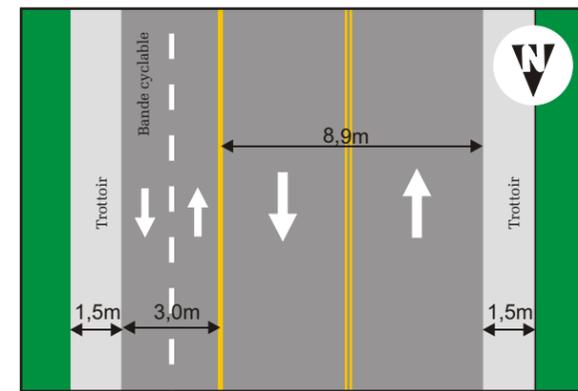
F5-18 (Vue vers le nord)

**Av. Saint-Charles**  
(entre Ducharme et Dumouchel)



F2-02 (Vue vers le sud)

**Av. Sévigny**

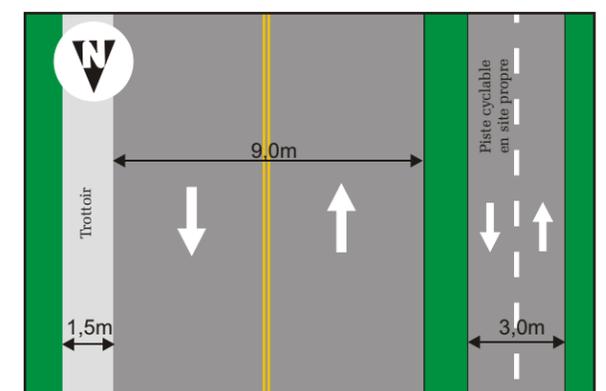


(Au nord du ruisseau)



F2-06 (Vue vers le sud)

**Av. Saint-Charles**  
(entre Ducharme et Dumouchel)



**SCÉNARIO RETENU**

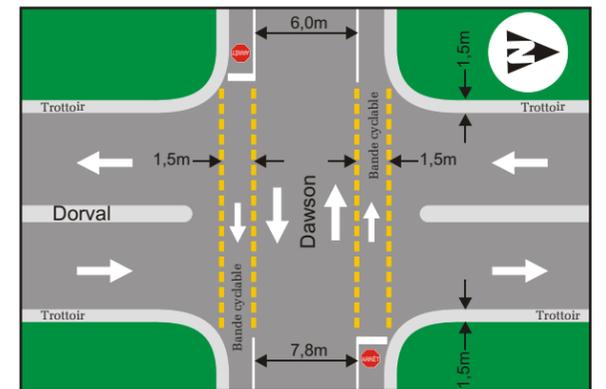
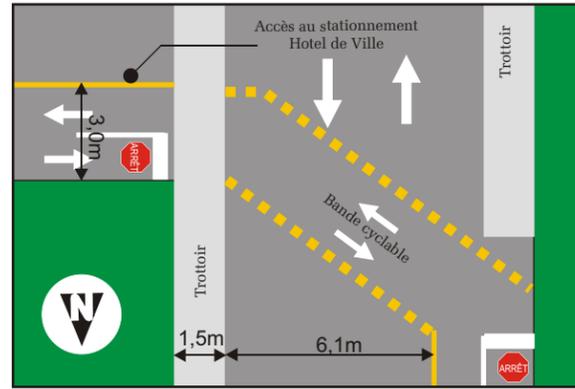
PLAN DIRECTEUR DU RÉSEAU CYCLABLE  
ARRONDISSEMENT DORVAL / L'ÎLE-DORVAL  
VILLE DE MONTRÉAL

**RELEVÉ / PHOTO**

**AMÉNAGEMENT PROPOSÉ**

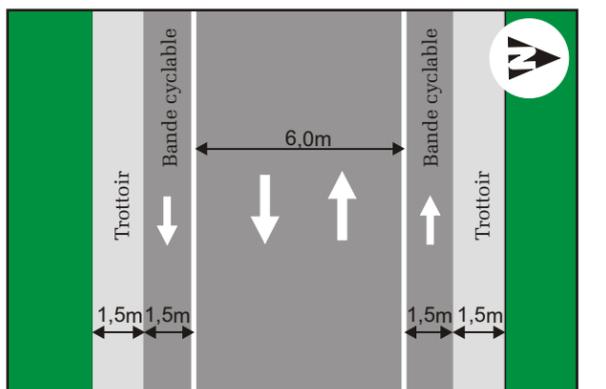
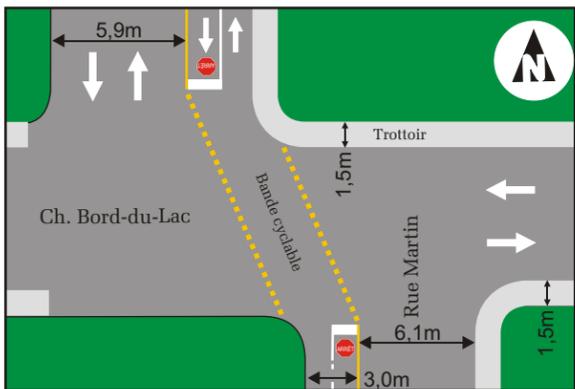
**RELEVÉ / PHOTO**

**AMÉNAGEMENT PROPOSÉ**



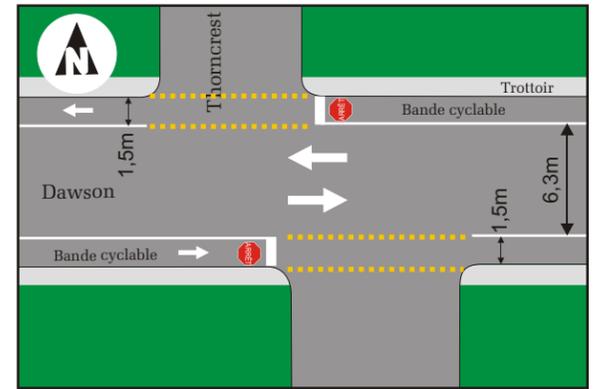
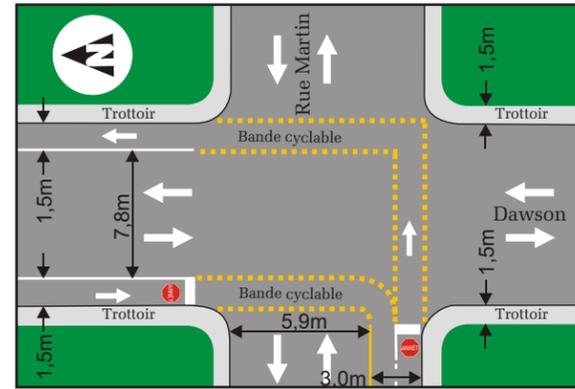
G) F2-11 (Vue vers le sud)  
**Av. Martin**  
(au Sud de Bord-du-Lac)

J) F2-19 (Vue vers l'ouest)  
**Av. Dawson**  
(coin Dorval)



H) F2-14 (Vue vers le nord)  
**Intersection**  
**Av. Martin / Chemin Bord-du-Lac**

K) F2-19 (Vue vers l'ouest)  
**Av. Dawson**  
(parc Windsor)



I) F2-15 (Vue vers l'est)  
**Av. Dawson**  
(coin Tulip)

L) F2-22 (Vue vers le nord)  
**Thorncrest Circle**  
(coin Dawson)

**SCÉNARIO RETENU**

PLAN DIRECTEUR DU RÉSEAU CYCLABLE  
ARRONDISSEMENT DORVAL / L'ÎLE-DORVAL  
VILLE DE MONTRÉAL

**RELEVÉ / PHOTO**

**AMÉNAGEMENT PROPOSÉ**

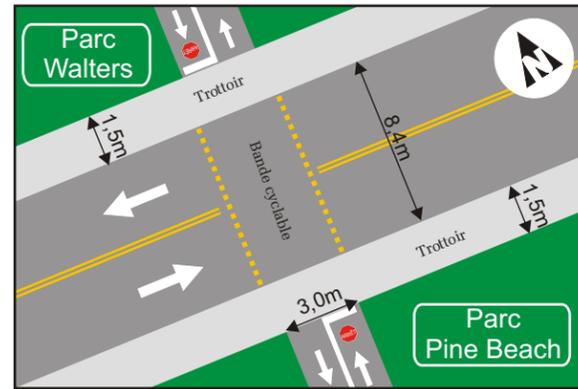
**RELEVÉ / PHOTO**

**AMÉNAGEMENT PROPOSÉ**



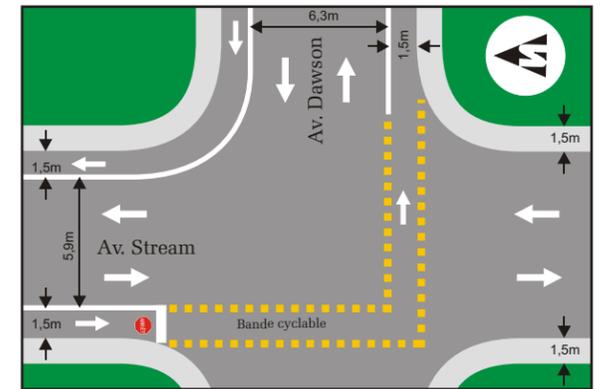
F5-21 (Vue vers le nord/est)

**Chemin Bord-du-Lac**  
(accès Parc Élisabeth)



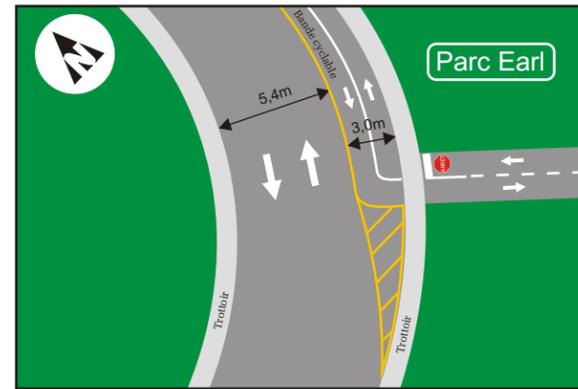
F5-24 (Vue vers l'est)

**Av. Dawson**  
(coin Stream)



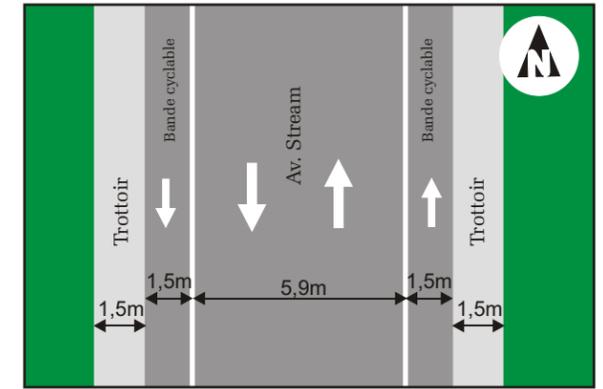
F5-22 (Vue vers le nord/est)

**Malcom Circle**  
(accès Parc Earl)



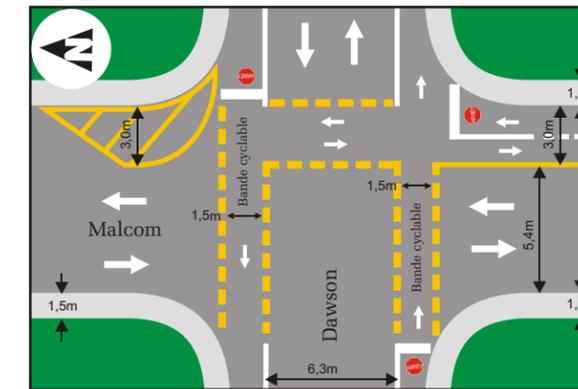
F5-25 (Vue vers le nord)

**Av. Stream**  
(coin Dawson)



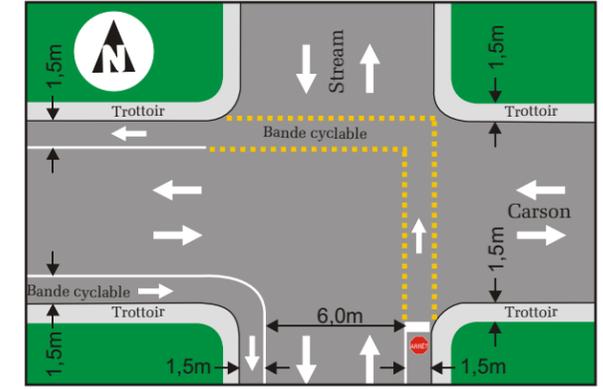
F3-01 (Vue vers l'est)

**Av. Dawson**  
(coin Malcom Circle)



F3-08 (Vue vers le nord)

**Av. Stream**  
(à côté du parc Courtland)



**SCÉNARIO RETENU**

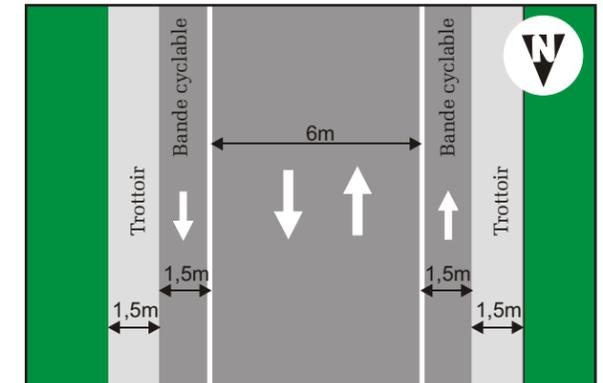
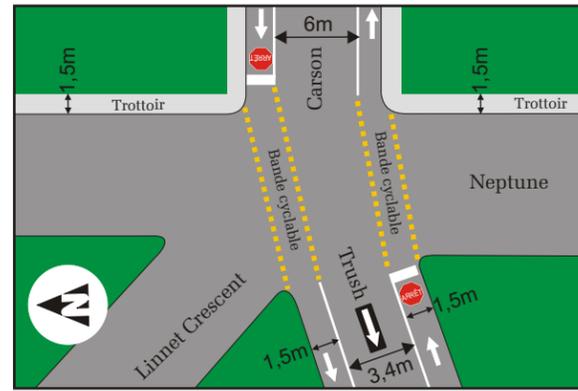
PLAN DIRECTEUR DU RÉSEAU CYCLABLE  
ARRONDISSEMENT DORVAL / L'ÎLE-DORVAL  
VILLE DE MONTRÉAL

**RELEVÉ / PHOTO**

**AMÉNAGEMENT PROPOSÉ**

**RELEVÉ / PHOTO**

**AMÉNAGEMENT PROPOSÉ**

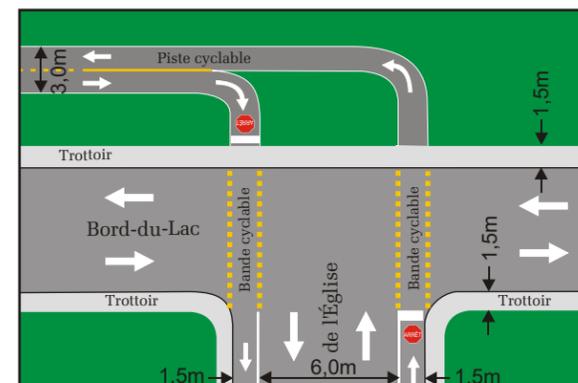


F3-09 (Vue vers l'est)

**Intersection  
Av. Carson / Boul. Neptune / Av. Trush**

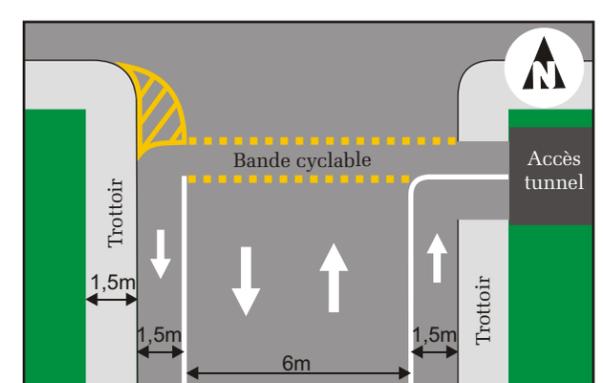
F4-03 (Vue vers le sud)

**Pine Beach  
(au sud de l'autoroute)**



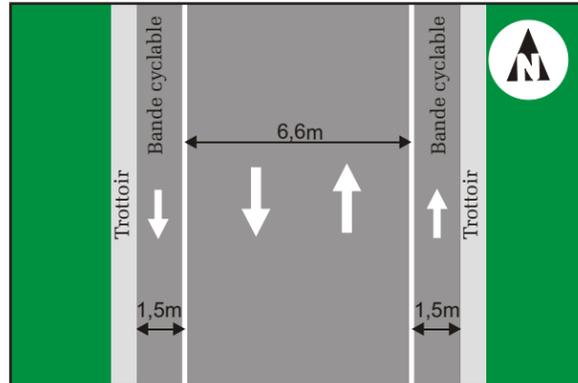
F3-11 (Vue vers le sud)

**Av. de l'Église  
(coin Bord-du-Lac)**



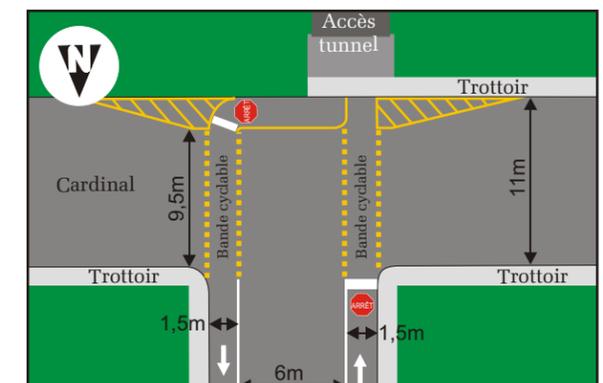
F4-02 (Vue vers le nord)

**Pine Beach  
(chemin Héron - accès sud au tunnel Pine Beach)**



F3-12 (Vue vers le nord)

**Av. de l'Église**



F3-18 (Vue vers le sud)

**Pine Beach  
(coin Cardinal - accès nord au tunnel Pine Beach)**

**SCÉNARIO RETENU**

PLAN DIRECTEUR DU RÉSEAU CYCLABLE  
ARRONDISSEMENT DORVAL / L'ÎLE-DORVAL  
VILLE DE MONTRÉAL

**RELEVÉ / PHOTO**

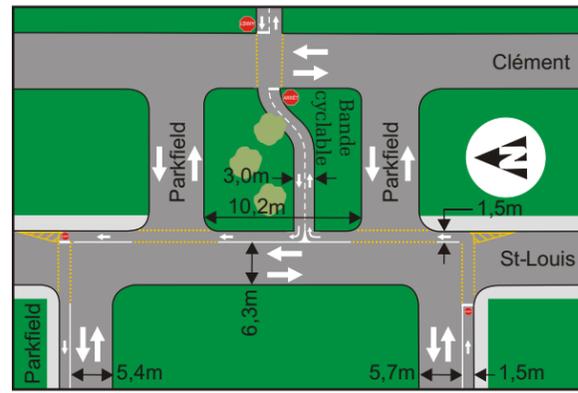
**AMÉNAGEMENT PROPOSÉ**

**RELEVÉ / PHOTO**

**AMÉNAGEMENT PROPOSÉ**



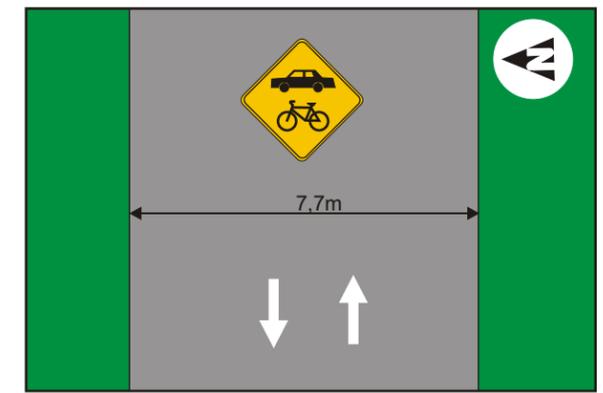
F6-09 (Vue vers l'est)



**Av. Parkfield**  
(entre Clément et St-Louis)



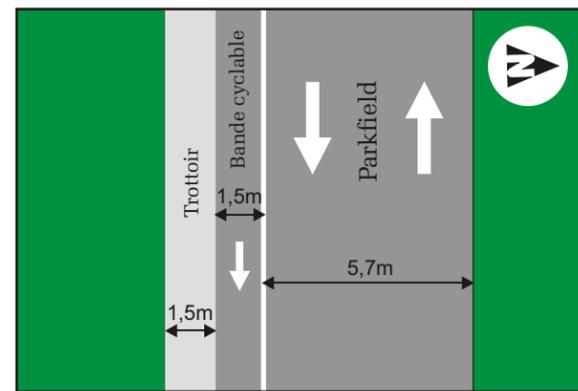
F3-24 (Vue vers l'est)



**Rue Goldfinch**  
(accès nord du parc)



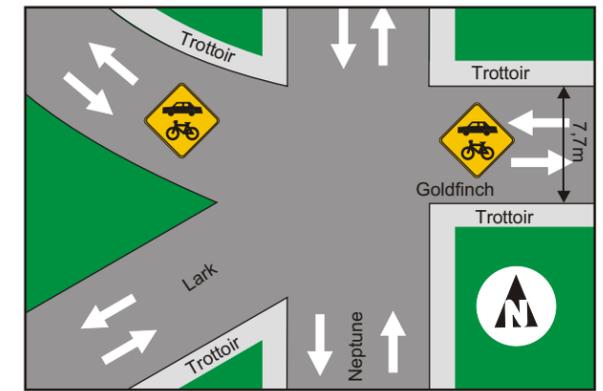
F6-12 (Vue vers l'ouest)



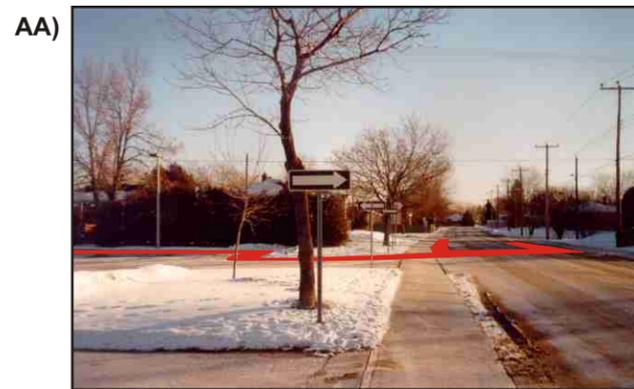
**Av. Parkfield**  
(à l'ouest de St-Louis)



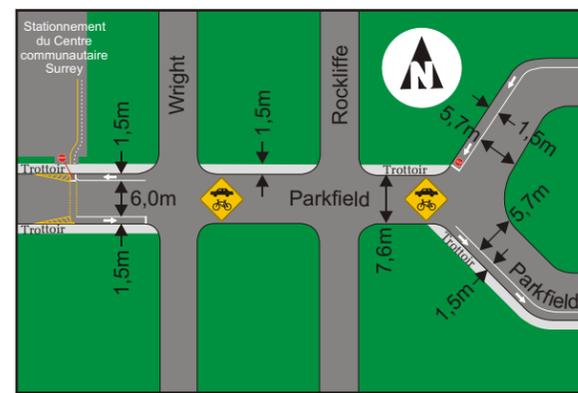
F7-04 (Vue vers le nord)



**Boul. Neptune**  
(coin Lark - Goldfinch)



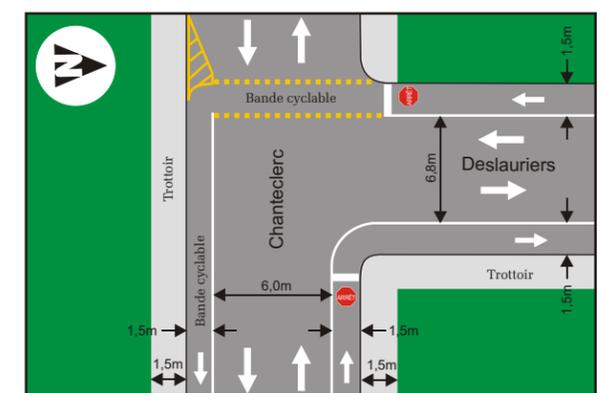
F7-03 (Vue vers l'est)



**Rue Parkfield**  
(centre communautaire)



F3-26 (Vue vers l'ouest)



**Rue Chanteclerc**  
(coin Deslauriers)

**SCÉNARIO RETENU**

PLAN DIRECTEUR DU RÉSEAU CYCLABLE  
ARRONDISSEMENT DORVAL / L'ÎLE-DORVAL  
VILLE DE MONTRÉAL

**RELEVÉ / PHOTO**

**AMÉNAGEMENT PROPOSÉ**

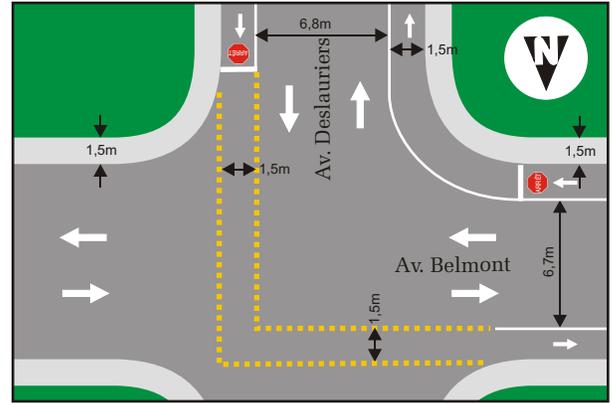
EE)



F7-05

(Vue vers le sud)

**Av. Deslauriers**  
(coin Belmont)



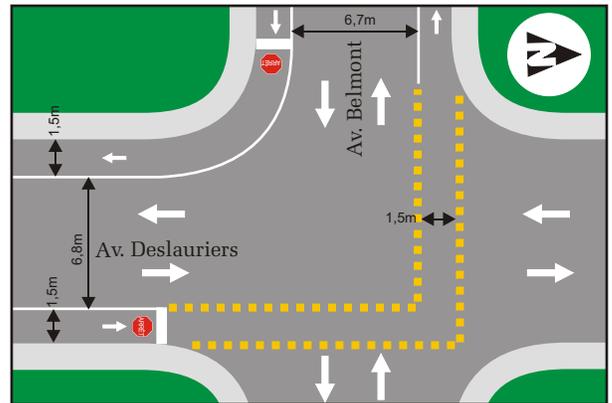
FF)



F7-06

(Vue vers l'ouest)

**Av. Belmont**  
(Coin Deslauriers)



**SCÉNARIO RETENU**

PLAN DIRECTEUR DU RÉSEAU CYCLABLE  
ARRONDISSEMENT DORVAL / L'ÎLE-DORVAL  
VILLE DE MONTRÉAL

**ANNEXE D**

**DÉTAILS DE L'ESTIMATION DES  
COUTS DE RÉALISATION**

Item	Unités	Coût unitaire	Boul. St-Joseph	Montant	Bord du lac (entre Boylan et Joubert)	Montant	Parc du millénaire	Montant	Keiller Circle	Montant	Sévigny	Montant
<b>TERRASSEMENT</b>												
Engazonnement et terre végétale	m.ca.	6.00 \$	0	- \$	0	- \$	400	2 400.00 \$	0	- \$	0	- \$
Excavation 2e classe	m.cu.	10.00 \$	0	- \$	0	- \$	540	5 400.00 \$	0	- \$	0	- \$
				- \$		- \$		7 800.00 \$		- \$		- \$
<b>VOIRIE</b>												
Fondation inférieure MG-56, 300mm	m.ca.	9.72 \$	0	- \$	0	- \$	1200	11 664.00 \$	0	- \$	0	- \$
Fondation supérieure MG-20, 150mm	m.ca.	5.40 \$	0	- \$	0	- \$	1200	6 480.00 \$	0	- \$	0	- \$
Poussière de pierre 75 mm	m.ca.	2.70 \$	0	- \$	0	- \$	1200	3 240.00 \$	0	- \$	0	- \$
Bordure à enlever	m.lin.	12.00 \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$
Nouvelle bordure	m.lin.	40.00 \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$
Trottoir à enlever	m.ca.	20.00 \$	0	- \$	0	- \$	20	400.00 \$	0	- \$	0	- \$
Nouveau trottoir	m.ca.	80.00 \$	0	- \$	0	- \$	20	1 600.00 \$	0	- \$	0	- \$
				- \$		- \$		23 384.00 \$		- \$		- \$
<b>SIGNALISATION</b>												
Poteau de petite signalisation		125.00 \$	17	2 125.00 \$	25	3 125.00 \$	3	375.00 \$	13	1 625.00 \$	8	1 000.00 \$
Panneau de petite signalisation (stationnement)	unité	50.00 \$	2	100.00 \$	8	400.00 \$	0	- \$	3	150.00 \$	3	150.00 \$
Panneaux de danger et de prescription	unité	50.00 \$	16	800.00 \$	17	850.00 \$	3	150.00 \$	11	550.00 \$	6	300.00 \$
Bolard amovible	unité	200.00 \$	5	1 000.00 \$	20	4 000.00 \$	0	- \$	7	1 400.00 \$	7	1 400.00 \$
Effacement de marquage 120 mm	m.lin.	3.00 \$	75	225.00 \$	300	900.00 \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$
Marquage de chaussée à l'alkyde 120 mm	m.lin.	1.00 \$	183.75	183.75 \$	465	465.00 \$	100	100.00 \$	85	85.00 \$	55	55.00 \$
Marquage de chaussée à l'alkyde 200 mm	m.lin.	2.00 \$	75	150.00 \$	300	600.00 \$	0	- \$	100	200.00 \$	100	200.00 \$
Marquage de chaussée à l'alkyde 400 mm	m.lin.	5.00 \$	45	225.00 \$	45	225.00 \$	0	- \$	30	150.00 \$	15	75.00 \$
				- \$		- \$		- \$		- \$		- \$
				- \$		- \$		- \$		- \$		- \$
				4 808.75 \$		10 565.00 \$		625.00 \$		4 160.00 \$		3 180.00 \$
<b>Sous-total</b>				4 808.75 \$		10 565.00 \$		31 809.00 \$		4 160.00 \$		3 180.00 \$
Imprévus et travaux divers	25%			1 202.19 \$		2 641.25 \$		7 952.25 \$		1 040.00 \$		795.00 \$
<b>Total</b>				<b>6 010.94 \$</b>		<b>13 206.25 \$</b>		<b>39 761.25 \$</b>		<b>5 200.00 \$</b>		<b>3 975.00 \$</b>
T.P.S.	7.0%			420.77 \$		924.44 \$		2 783.29 \$		364.00 \$		278.25 \$
T.V.Q.	7.5%			482.38 \$		1 059.80 \$		3 190.84 \$		417.30 \$		318.99 \$
<b>GRAND TOTAL</b>				<b>6 914.08 \$</b>		<b>15 190.49 \$</b>		<b>45 735.38 \$</b>		<b>5 981.30 \$</b>		<b>4 572.24 \$</b>

Item	Unités	Coût unitaire	Ducharme	Montant	St-Charles	Montant	Parc St-Charles	Montant	Martin (entre Dawson et Hotel de Ville)	Montant
<b>TERRASSEMENT</b>										
Engazonnement et terre végétale	m.ca.	6.00 \$	0	- \$	100	600.00 \$	150	900.00 \$	0	- \$
Excavation 2e classe	m.cu.	10.00 \$	0	- \$	135	1 350.00 \$	202.5	2 025.00 \$	0	- \$
				- \$		1 950.00 \$		2 925.00 \$		- \$
<b>VOIRIE</b>										
Fondation inférieure MG-56, 300mm	m.ca.	9.72 \$	0	- \$	300	2 916.00 \$	450	4 374.00 \$	0	- \$
Fondation supérieure MG-20, 150mm	m.ca.	5.40 \$	0	- \$	300	1 620.00 \$	450	2 430.00 \$	0	- \$
Poussière de pierre 75 mm	m.ca.	2.70 \$	0	- \$	300	810.00 \$	450	1 215.00 \$	0	- \$
Bordure à enlever	m.lin.	12.00 \$	0	- \$	0	- \$	10	120.00 \$	0	- \$
Nouvelle bordure	m.lin.	40.00 \$	0	- \$	0	- \$	10	400.00 \$	0	- \$
Trottoir à enlever	m.ca.	20.00 \$	0	- \$	0	- \$	20	400.00 \$	0	- \$
Nouveau trottoir	m.ca.	80.00 \$	0	- \$	0	- \$	20	1 600.00 \$	0	- \$
				- \$		5 346.00 \$		10 539.00 \$		- \$
<b>SIGNALISATION</b>										
Poteau de petite signalisation		125.00 \$	11	1 375.00 \$	6	750.00 \$	1	125.00 \$	18	2 250.00 \$
Panneau de petite signalisation (stationnement)	unité	50.00 \$	5	250.00 \$	3	150.00 \$	0	- \$	10	500.00 \$
Panneaux de danger et de prescription	unité	50.00 \$	6	300.00 \$	6	300.00 \$	1	50.00 \$	18	900.00 \$
Bolard amovible	unité	200.00 \$	13	2 600.00 \$	7	1 400.00 \$	0	- \$	27	5 400.00 \$
Effacement de marquage 120 mm	m.lin.	3.00 \$	0	- \$	100	300.00 \$	130	390.00 \$	400	1 200.00 \$
Marquage de chaussée à l'alkyde 120 mm	m.lin.	1.00 \$	80	80.00 \$	180	180.00 \$	167.5	167.50 \$	590	590.00 \$
Marquage de chaussée à l'alkyde 200 mm	m.lin.	2.00 \$	200	400.00 \$	100	200.00 \$	0	- \$	400	800.00 \$
Marquage de chaussée à l'alkyde 400 mm	m.lin.	5.00 \$	15	75.00 \$	15	75.00 \$	0	- \$	45	225.00 \$
				- \$		- \$		- \$		- \$
				- \$		- \$		- \$		- \$
				5 080.00 \$		3 355.00 \$		732.50 \$		11 865.00 \$
<b>Sous-total</b>				5 080.00 \$		10 651.00 \$		14 196.50 \$		11 865.00 \$
Imprévus et travaux divers	25%			1 270.00 \$		2 662.75 \$		3 549.13 \$		2 966.25 \$
<b>Total</b>				<b>6 350.00 \$</b>		<b>13 313.75 \$</b>		<b>17 745.63 \$</b>		<b>14 831.25 \$</b>
T.P.S.	7.0%			444.50 \$		931.96 \$		1 242.19 \$		1 038.19 \$
T.V.Q.	7.5%			509.59 \$		1 068.43 \$		1 424.09 \$		1 190.21 \$
<b>GRAND TOTAL</b>				<b>7 304.09 \$</b>		<b>15 314.14 \$</b>		<b>20 411.91 \$</b>		<b>17 059.65 \$</b>

Item	Unités	Coût unitaire	Dawson (entre Comber et Thorncrest)	Montant	Elisabeth (Nord-Sud)	Montant	Dawson (entre Thorncrest et Malcom)	Montant	Malcom	Montant	Parc Pine Beach	Montant
<b>TERRASSEMENT</b>												
Engazonnement et terre végétale	m.ca.	6.00 \$	0	- \$	200	1 200.00 \$	0	- \$	0	- \$	400	2 400.00 \$
Excavation 2e classe	m.cu.	10.00 \$	0	- \$	270	2 700.00 \$	0	- \$	0	- \$	540	5 400.00 \$
				- \$		3 900.00 \$		- \$		- \$		7 800.00 \$
<b>VOIRIE</b>												
Fondation inférieure MG-56, 300mm	m.ca.	9.72 \$	0	- \$	600	5 832.00 \$	0	- \$	0	- \$	1200	11 664.00 \$
Fondation supérieure MG-20, 150mm	m.ca.	5.40 \$	0	- \$	600	3 240.00 \$	0	- \$	0	- \$	1200	6 480.00 \$
Poussière de pierre 75 mm	m.ca.	2.70 \$	0	- \$	600	1 620.00 \$	0	- \$	0	- \$	1200	3 240.00 \$
Bordure à enlever	m.lin.	12.00 \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$
Nouvelle bordure	m.lin.	40.00 \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$
Trottoir à enlever	m.ca.	20.00 \$	0	- \$	10	200.00 \$	0	- \$	10	200.00 \$	40	800.00 \$
Nouveau trottoir	m.ca.	80.00 \$	0	- \$	10	800.00 \$	0	- \$	10	800.00 \$	40	3 200.00 \$
				- \$		11 692.00 \$		- \$		1 000.00 \$		25 384.00 \$
<b>SIGNALISATION</b>												
Poteau de petite signalisation		125.00 \$	8	1 000.00 \$	6	750.00 \$	22	2 750.00 \$	8	1 000.00 \$	13	1 625.00 \$
Panneau de petite signalisation (stationnement)	unité	50.00 \$	3	150.00 \$	0	- \$	9	450.00 \$	3	150.00 \$	0	- \$
Panneaux de danger et de prescription	unité	50.00 \$	6	300.00 \$	6	300.00 \$	22	1 100.00 \$	6	300.00 \$	13	650.00 \$
Bolard amovible	unité	200.00 \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	7	1 400.00 \$	0	- \$
Effacement de marquage 120 mm	m.lin.	3.00 \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$
Marquage de chaussée à l'alkyde 120 mm	m.lin.	1.00 \$	55	55.00 \$	80	80.00 \$	207.5	207.50 \$	55	55.00 \$	160	160.00 \$
Marquage de chaussée à l'alkyde 200 mm	m.lin.	2.00 \$	200	400.00 \$	0	- \$	700	1 400.00 \$	100	200.00 \$	0	- \$
Marquage de chaussée à l'alkyde 400 mm	m.lin.	5.00 \$	15	75.00 \$	15	75.00 \$	60	300.00 \$	15	75.00 \$	30	150.00 \$
				- \$		- \$		- \$		- \$		- \$
				- \$		- \$		- \$		- \$		- \$
				1 980.00 \$		1 205.00 \$		6 207.50 \$		3 180.00 \$		2 585.00 \$
<b>Sous-total</b>				1 980.00 \$		16 797.00 \$		6 207.50 \$		4 180.00 \$		35 769.00 \$
Imprévus et travaux divers	25%			495.00 \$		4 199.25 \$		1 551.88 \$		1 045.00 \$		8 942.25 \$
<b>Total</b>				<b>2 475.00 \$</b>		<b>20 996.25 \$</b>		<b>7 759.38 \$</b>		<b>5 225.00 \$</b>		<b>44 711.25 \$</b>
T.P.S.	7.0%			173.25 \$		1 469.74 \$		543.16 \$		365.75 \$		3 129.79 \$
T.V.Q.	7.5%			198.62 \$		1 684.95 \$		622.69 \$		419.31 \$		3 588.08 \$
<b>GRAND TOTAL</b>				<b>2 846.87 \$</b>		<b>24 150.94 \$</b>		<b>8 925.22 \$</b>		<b>6 010.06 \$</b>		<b>51 429.12 \$</b>

Item	Unités	Coût unitaire	Dawson (entre Malcom et Stream)	Montant	Stream	Montant	Carson	Montant	Thrush	Montant	Parc Valois	Montant
<b>TERRASSEMENT</b>												
Engazonnement et terre végétale	m.ca.	6.00 \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	500	3 000.00 \$
Excavation 2e classe	m.cu.	10.00 \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	675	6 750.00 \$
				- \$		- \$		- \$		- \$		9 750.00 \$
<b>VOIRIE</b>												
Fondation inférieure MG-56, 300mm	m.ca.	9.72 \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	1500	14 580.00 \$
Fondation supérieure MG-20, 150mm	m.ca.	5.40 \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	1500	8 100.00 \$
Poussière de pierre 75 mm	m.ca.	2.70 \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	1500	4 050.00 \$
Bordure à enlever	m.lin.	12.00 \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$
Nouvelle bordure	m.lin.	40.00 \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$
Trottoir à enlever	m.ca.	20.00 \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	20	400.00 \$
Nouveau trottoir	m.ca.	80.00 \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	20	1 600.00 \$
				- \$		- \$		- \$		- \$		28 730.00 \$
<b>SIGNALISATION</b>												
Poteau de petite signalisation		125.00 \$	6	750.00 \$	25	3 125.00 \$	38	4 750.00 \$	20	2 500.00 \$	3	375.00 \$
Panneau de petite signalisation (stationnement)	unité	50.00 \$	5	250.00 \$	8	400.00 \$	10	500.00 \$	8	400.00 \$	0	- \$
Panneaux de danger et de prescription	unité	50.00 \$	6	300.00 \$	17	850.00 \$	28	1 400.00 \$	12	600.00 \$	3	150.00 \$
Bolard amovible	unité	200.00 \$	0	- \$	9	1 800.00 \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$
Effacement de marquage 120 mm	m.lin.	3.00 \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$
Marquage de chaussée à l'alkyde 120 mm	m.lin.	1.00 \$	80	80.00 \$	165	165.00 \$	250	250.00 \$	135	135.00 \$	125	125.00 \$
Marquage de chaussée à l'alkyde 200 mm	m.lin.	2.00 \$	400	800.00 \$	600	1 200.00 \$	800	1 600.00 \$	600	1 200.00 \$	0	- \$
Marquage de chaussée à l'alkyde 400 mm	m.lin.	5.00 \$	15	75.00 \$	45	225.00 \$	75	375.00 \$	30	150.00 \$	0	- \$
				- \$		- \$		- \$		- \$		- \$
				- \$		- \$		- \$		- \$		- \$
				2 255.00 \$		7 765.00 \$		8 875.00 \$		4 985.00 \$		650.00 \$
<b>Sous-total</b>				2 255.00 \$		7 765.00 \$		8 875.00 \$		4 985.00 \$		39 130.00 \$
Imprévus et travaux divers	25%			563.75 \$		1 941.25 \$		2 218.75 \$		1 246.25 \$		9 782.50 \$
<b>Total</b>				<b>2 818.75 \$</b>		<b>9 706.25 \$</b>		<b>11 093.75 \$</b>		<b>6 231.25 \$</b>		<b>48 912.50 \$</b>
T.P.S.	7.0%			197.31 \$		679.44 \$		776.56 \$		436.19 \$		3 423.88 \$
T.V.Q.	7.5%			226.20 \$		778.93 \$		890.27 \$		500.06 \$		3 925.23 \$
<b>GRAND TOTAL</b>				<b>3 242.27 \$</b>		<b>11 164.61 \$</b>		<b>12 760.59 \$</b>		<b>7 167.50 \$</b>		<b>56 261.60 \$</b>

Item	Unités	Coût unitaire	Bord du lac (entre des Sources et de l'Église)	Montant	Ave de l'Église	Montant
<b>TERRASSEMENT</b>						
Engazonnement et terre végétale	m.ca.	6.00 \$	100	600.00 \$	0	- \$
Excavation 2e classe	m.cu.	10.00 \$	135	1 350.00 \$	0	- \$
				1 950.00 \$		- \$
<b>VOIRIE</b>						
Fondation inférieure MG-56, 300mm	m.ca.	9.72 \$	300	2 916.00 \$	0	- \$
Fondation supérieure MG-20, 150mm	m.ca.	5.40 \$	300	1 620.00 \$	0	- \$
Poussière de pierre 75 mm	m.ca.	2.70 \$	300	810.00 \$	0	- \$
Bordure à enlever	m.lin.	12.00 \$	0	- \$	0	- \$
Nouvelle bordure	m.lin.	40.00 \$	0	- \$	0	- \$
Trottoir à enlever	m.ca.	20.00 \$	0	- \$	10	200.00 \$
Nouveau trottoir	m.ca.	80.00 \$	0	- \$	10	800.00 \$
				5 346.00 \$		1 000.00 \$
<b>SIGNALISATION</b>						
Poteau de petite signalisation		125.00 \$	6	750.00 \$	15	1 875.00 \$
Panneau de petite signalisation (stationnement)	unité	50.00 \$	0	- \$	8	400.00 \$
Panneaux de danger et de prescription	unité	50.00 \$	6	300.00 \$	7	350.00 \$
Bolard amovible	unité	200.00 \$	0	- \$	0	- \$
Effacement de marquage 120 mm	m.lin.	3.00 \$	0	- \$	0	- \$
Marquage de chaussée à l'alkyde 120 mm	m.lin.	1.00 \$	55	55.00 \$	105	105.00 \$
Marquage de chaussée à l'alkyde 200 mm	m.lin.	2.00 \$	0	- \$	600	1 200.00 \$
Marquage de chaussée à l'alkyde 400 mm	m.lin.	5.00 \$	15	75.00 \$	15	75.00 \$
				- \$		- \$
				- \$		- \$
				1 180.00 \$		4 005.00 \$
<b>Sous-total</b>				8 476.00 \$		5 005.00 \$
Imprévus et travaux divers	25%			2 119.00 \$		1 251.25 \$
<b>Total</b>				<b>10 595.00 \$</b>		<b>6 256.25 \$</b>
T.P.S.	7.0%			741.65 \$		437.94 \$
T.V.Q.	7.5%			850.25 \$		502.06 \$
<b>GRAND TOTAL</b>				<b>12 186.90 \$</b>		<b>7 196.25 \$</b>

Item	Unités	Coût unitaire	Dawson (entre Martin et Roy)	Montant	Dawson (entre Roy et Comber)	Montant
<b>TERRASSEMENT</b>						
Engazonnement et terre végétale	m.ca.	6.00 \$	0	- \$	0	- \$
Excavation 2e classe	m.cu.	10.00 \$	0	- \$	0	- \$
				- \$		- \$
<b>VOIRIE</b>						
Fondation inférieure MG-56, 300mm	m.ca.	9.72 \$	0	- \$	0	- \$
Fondation supérieure MG-20, 150mm	m.ca.	5.40 \$	0	- \$	0	- \$
Poussière de pierre 75 mm	m.ca.	2.70 \$	0	- \$	0	- \$
Bordure à enlever	m.lin.	12.00 \$	0	- \$	0	- \$
Nouvelle bordure	m.lin.	40.00 \$	0	- \$	0	- \$
Trottoir à enlever	m.ca.	20.00 \$	0	- \$	0	- \$
Nouveau trottoir	m.ca.	80.00 \$	0	- \$	0	- \$
				- \$		- \$
<b>SIGNALISATION</b>						
Poteau de petite signalisation		125.00 \$	59	7 375.00 \$	21	2 625.00 \$
Panneau de petite signalisation (stationnement)	unité	50.00 \$	35	1 750.00 \$	23	1 150.00 \$
Panneaux de danger et de prescription	unité	50.00 \$	59	2 950.00 \$	21	1 050.00 \$
Bolard amovible	unité	200.00 \$	29	5 800.00 \$	9	1 800.00 \$
Effacement de marquage 120 mm	m.lin.	3.00 \$	0	- \$	0	- \$
Marquage de chaussée à l'alkyde 120 mm	m.lin.	1.00 \$	650	650.00 \$	315	315.00 \$
Marquage de chaussée à l'alkyde 200 mm	m.lin.	2.00 \$	2800	5 600.00 \$	1800	3 600.00 \$
Marquage de chaussée à l'alkyde 400 mm	m.lin.	5.00 \$	150	750.00 \$	45	225.00 \$
				- \$		- \$
				- \$		- \$
				24 875.00 \$		10 765.00 \$
<b>Sous-total</b>				24 875.00 \$		10 765.00 \$
Imprévis et travaux divers	25%			6 218.75 \$		2 691.25 \$
<b>Total</b>				<b>31 093.75 \$</b>		<b>13 456.25 \$</b>
T.P.S.	7.0%			2 176.56 \$		941.94 \$
T.V.Q.	7.5%			2 495.27 \$		1 079.86 \$
<b>GRAND TOTAL</b>				<b>35 765.59 \$</b>		<b>15 478.05 \$</b>

Item	Unités	Coût unitaire	Boul. Pine Beach	Montant	Belmont à Neptune	Montant	Neptune de Goldfinch à Cardinal	Montant	Goldfinch de Neptune à Parc	Montant	Parc	Montant	Parkfield	Montant
<b>TERRASSEMENT</b>														
Engazonnement et terre végétale	m.ca.	6.00 \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	250	1 500.00 \$	125	750.00 \$
Remblais Sable classe A	m.cu.	24.00 \$		- \$		- \$		- \$		- \$		- \$		- \$
Excavation 2e classe	m.cu.	10.00 \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	337.5	3 375.00 \$	168.75	1 687.50 \$
				- \$		- \$		- \$		- \$		4 875.00 \$		2 437.50 \$
<b>VOIRIE</b>														
Fondation inférieure MG-56, 300mm	m.ca.	9.72 \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	750	7 290.00 \$	375	3 645.00 \$
Fondation supérieure MG-20, 150mm	m.ca.	5.40 \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	750	4 050.00 \$	375	2 025.00 \$
Poussière de pierre 75 mm	m.ca.	2.70 \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	750	2 025.00 \$	375	1 012.50 \$
Bordure à enlever	m.lin.	12.00 \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$
Nouvelle bordure	m.lin.	40.00 \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$
Trottoir à enlever	m.ca.	20.00 \$	10	200.00 \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	20	400.00 \$	50	1 000.00 \$
Nouveau trottoir	m.ca.	80.00 \$	10	800.00 \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	20	1 600.00 \$	50	4 000.00 \$
				1 000.00 \$		- \$		- \$		- \$		15 365.00 \$		11 682.50 \$
<b>SIGNALISATION</b>														
Poteau de petite signalisation		125.00 \$	67	8 375.00 \$	83	10 375.00 \$	13	1 625.00 \$	25	3 125.00 \$	2	250.00 \$	34	4 250.00 \$
Panneau de petite signalisation (stationnement)	unité	50.00 \$	18	900.00 \$	18	900.00 \$	13	650.00 \$	6	300.00 \$	0	- \$	10	500.00 \$
Panneaux de danger et de prescription	unité	50.00 \$	50	2 500.00 \$	65	3 250.00 \$	13	650.00 \$	18	900.00 \$	2	100.00 \$	24	1 200.00 \$
Bolard amovible	unité	200.00 \$	9	1 800.00 \$	27	5 400.00 \$	0	- \$	9	1 800.00 \$	0	- \$	9	1 800.00 \$
Effacement de marquage 120 mm	m.lin.	3.00 \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$
Marquage de chaussée à l'alkyde 120 mm	m.lin.	1.00 \$	445	445.00 \$	522.5	522.50 \$	0	- \$	90	90.00 \$	62.5	62.50 \$	226.25	226.25 \$
Marquage de chaussée à l'alkyde 200 mm	m.lin.	2.00 \$	1400	2 800.00 \$	1300	2 600.00 \$	0	- \$	0	- \$	0	- \$	600	1 200.00 \$
Marquage de chaussée à l'alkyde 400 mm	m.lin.	5.00 \$	135	675.00 \$	180	900.00 \$	0	- \$	45	225.00 \$	0	- \$	60	300.00 \$
				- \$		- \$		- \$		- \$		- \$		- \$
				- \$		- \$		- \$		- \$		- \$		- \$
				17 495.00 \$		23 947.50 \$		2 925.00 \$		6 440.00 \$		412.50 \$		9 476.25 \$
<b>DIVERS</b>														
Abribus à relocaliser	global	5 000.00 \$		- \$		- \$		- \$		- \$		- \$		- \$
Réaménagement en face terminus Pine Beach	global	20 000.00 \$		- \$		- \$		- \$		- \$		- \$		- \$
				- \$		- \$		- \$		- \$		- \$		- \$
<b>Sous-total</b>				18 495.00 \$		23 947.50 \$		2 925.00 \$		6 440.00 \$		20 652.50 \$		23 596.25 \$
Imprévus et travaux divers	25%			4 623.75 \$		5 986.88 \$		731.25 \$		1 610.00 \$		5 163.13 \$		5 899.06 \$
<b>Total</b>				<b>23 118.75 \$</b>		<b>29 934.38 \$</b>		<b>3 656.25 \$</b>		<b>8 050.00 \$</b>		<b>25 815.63 \$</b>		<b>29 495.31 \$</b>
T.P.S.	7.0%			1 618.31 \$		2 095.41 \$		255.94 \$		563.50 \$		1 807.09 \$		2 064.67 \$
T.V.Q.	7.5%			1 855.28 \$		2 402.23 \$		293.41 \$		646.01 \$		2 071.70 \$		2 367.00 \$
<b>GRAND TOTAL</b>				<b>26 592.34 \$</b>		<b>34 432.01 \$</b>		<b>4 205.60 \$</b>		<b>9 259.51 \$</b>		<b>29 694.42 \$</b>		<b>33 926.98 \$</b>