

Envoi par courriel et par courrier

Québec, le 16 juillet 2013

Madame Marie-Josée Harvey
Coordonnatrice du secrétariat de la commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

**Objet : Projets d'aménagement de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain entre la côte de Sillery et la côte Gilmour à Québec
Réponses aux questions complémentaires du 9 juillet 2013
(DQ8, n^{os} 16 à 26)**

Madame Harvey,

Vous trouverez ici, **en rouge**, les réponses à vos questions.

16. Aménagement du quai Frontenac

La CCNQ a mentionné avoir analysé et évalué la possibilité de dégager une partie du quai Frontenac de son enrochement :

*« Et une évaluation sommaire, je vous dis de mémoire, c'est quelque chose comme trois millions et demi de dollars (3,5 M\$), juste pour dégager mettons la façade du quai. [...] Ça fait que de vraiment venir enlever l'enrochement à cet endroit-là, on s'embarque dans un projet de plusieurs, plusieurs millions de dollars. Ça fait que juste de dégager le bout du quai pour en faire un point de desserte, on parle certainement de trois (3 M\$) à quatre millions de dollars (4 M\$). [...] le quai Frontenac qui peut avoir des possibilités, mais actuellement, c'est pas dans les cartons, comme on dit, du projet, étant donné le coût assez important. »
(M. Jacques Desjardins, DT2, p. 90 et 91)*

La commission demande de fournir plus de précisions sur cette évaluation du dégagement d'une partie du quai Frontenac. SVP déposer le document d'analyse en précisant les coûts estimés, en montrant la localisation et la longueur du dégagement considéré et en indiquant la nature exacte des interventions de consolidation et d'aménagement envisagées.

Aucun document n'a été produit à cet égard. L'évaluation sommaire mentionnée par M. Desjardins est basée sur sa connaissance des coûts liés à ce genre d'intervention.

A. Vous semblez indiquer que cette intervention n'a pas été retenue à cause de son coût jugé important. Quelle aurait été, selon vous, un coût acceptable qui aurait permis d'incorporer cette intervention dans le projet de la phase 3 ? Expliquer les critères de décision utilisés.

En l'absence d'un promoteur prêt à exploiter un réseau de navettes fluviales (comprenant plusieurs quais), la Commission n'a pas évalué le coût de cette intervention.

17. Tracé du chemin de fer

La CCNQ propose de déplacer le chemin de fer situé au bord du fleuve vers la falaise : « Deux options de tracé ont été analysées, soit au sud et au nord du boulevard Champlain (figure 1.3). L'option retenue est celle du tracé nord. » (Étude d'impact, p. 8).

A. Pourriez-vous fournir l'analyse comparative détaillée (avantages et inconvénients) des deux options de tracés qui vous a amené à privilégier le tracé nord ?

	Déplacement de la voie ferrée du côté NORD	Déplacement de la voie ferrée du côté SUD
OBJECTIFS GÉNÉRAUX		
Poursuivre les efforts consentis dans la phase 1	●	●
Assurer la continuité de la piste multifonctionnelle et des liens piétonniers	●	●
Satisfaire les besoins importants en stationnements	●	●
Permettre le réaménagement du quai Frantenac et en faciliter l'accès visuel et physique	●	●
Permettre l'aménagement d'entrées à la plage	●	●
Permettre l'aménagement de fonctions commerciales de services aux usagers (restaurant, location d'équipement, etc.)	●	●
Consolider l'accès des bateaux	●	●
Maintenir les acquis du Port de Québec en terme d'accès routier et ferroviaire, tout en bonifiant la qualité des aménagements	●	●
Améliorer l'effet de proximité au fleuve	●	●
Augmenter le potentiel de développement au pied de la côte de Sillery	●	●
Mettre en valeur les perspectives/paysages	●	●
Minimiser l'impact environnemental des aménagements	●	●
OBJECTIFS POUR LE BOULEVARD CHAMPLAIN		
Maintenir le boulevard Champlain comme lien routier	●	●
Intégrer le boulevard Champlain au parcours cérémoniel de la capitale	●	●
Éliminer le caractère autoroutier	●	●
Aménager des stationnements en rive le long du boulevard	●	●
OBJECTIFS POUR LA VOIE FERRÉE		
Atténuer l'impact comme élément de rupture	●	●
Augmenter les superficies aménageables le long du fleuve	●	●
Assurer la sécurité des automobilistes	●	●
Assurer la sécurité des piétons / cyclistes	●	●
Atténuer les conflits potentiels avec les travaux de la Ville de Québec prévus dans le secteur	●	●

Légende:**Vert : Permet d'atteindre les objectifs****Jaune : Compromis nécessaire à l'atteinte des objectifs****Rouge : Ne permet pas d'atteindre les objectifs.**

- B. Le sommaire des coûts que vous avez présenté alloue 4,1 M\$ à la relocalisation de la voie ferrée et 19,0 M\$ au réaménagement du boulevard (DA5). Dans l'hypothèse du tracé sud (l'option 1 de la figure 1.3), que deviendraient ces coûts respectifs ?

La différence de coûts entre les deux options porte sur de nombreux éléments autres que seulement la relocalisation de la voie ferrée et le réaménagement du boulevard. Au solde, il a été évalué qu'il y avait une économie totale sur le coût de construction du projet de 445 000\$ (\$ 2010) pour la réalisation de l'option B (au sud du boulevard) par rapport à la réalisation de l'option A (au nord du boulevard).

- C. Pourrait-on envisager une variante du tracé nord qui, à l'est du passage à niveau emprunterait plutôt le tracé de l'option 1 (la ligne rouge de la figure 1.3) ? Discuter.

Le tracé de la voie ferrée, notamment l'angle de croisement avec le boulevard, a été optimisé en fonction de toutes les contraintes inhérentes à la conception d'une voie ferrée (pentes, angles, rayons, etc.). Ainsi, il serait impossible de mettre en œuvre votre proposition sans diminuer l'angle de croisement avec le boulevard et de réduire le niveau de sécurité du passage à niveau.

Dans son mémoire, le CN signale que : « *en l'absence de plan d'aménagement des voies ferrées dans la zone portuaire et de détails sur leur raccordement avec la voie du CN, il est impossible de prédire s'il sera nécessaire d'occuper le passage à niveau par les trains lors des manœuvres, ni quels seraient les temps d'occupation requis* » (DM13, p. 2).

- D. Quand prévoyez-vous fournir cette information au CN et aux gestionnaires du port ?

Le « plan d'aménagement des voies ferrées dans la zone portuaire » sera préparé par l'Administration portuaire de Québec. Ce sera donc à eux de fournir l'information au CN. Il est uniquement prévu dans le cadre de la phase III que la Commission procède à la connexion de la nouvelle voie ferrée à la voie existante sur les terrains de l'APQ.

Le CN s'inquiète aussi de la faiblesse de l'angle de croisement au passage à niveau.

- E. Êtes-vous en mesure de modifier le tracé du boulevard de façon à augmenter l'angle de croisement? Quel angle pourriez-vous atteindre?
L'angle de croisement, auparavant à environ 20°, a été modifié pour répondre davantage aux exigences du CN et du MTQ et est maintenant de 27° / 36°. Toute augmentation supplémentaire à l'angle déplacerait le boulevard vers le sud et risquerait de compromettre la réalisation du secteur Famille.

Dans l'étude d'impact, on indique que : « *advenant la traversée d'un train sur le passage à niveau, un chemin de contournement avec barrière cadenassée sera aménagé pour la circulation des véhicules d'urgence, via le stationnement du secteur famille* » (p. 103).

- F. Préciser le tracé de ce chemin de contournement et expliquer comment il pourrait permettre de contourner le train. Comment rejoindrait-il le boulevard plus à l'est?
Le tracé de même que les modalités de ce contournement restent à préciser dans le cadre de l'élaboration des plans définitifs du projet.

Dans le rapport de consultation publique de 2001 intitulé « *La promenade Samuel-de-Champlain – Les Québécois veulent renouer avec leur fleuve* », il est recommandé de démanteler l'antenne ferroviaire Champlain à condition que l'accès ferroviaire au port de Québec par le tunnel soit, non seulement assuré, mais amélioré. (rapport, p. 33).

- G. Est-ce que la CCNQ a exploré cette avenue avec les principaux intéressés (CN, CFQG, APQ, ...)? Pourriez-vous déposer tous les comptes rendus des rencontres et/ou des discussions à ce sujet en indiquant les dates et les personnes contactées?
Cette avenue n'a pas été explorée, l'APQ nous ayant signifié son souhait de maintenir la concurrence entre les entreprises pour la desserte ferroviaire du port de Québec.

18. Aires de stationnement

Vous avez indiqué que 394 cases de stationnement avaient été aménagées dans la phase 1 de la promenade et que vous proposez d'en ajouter 660 pour la phase 3. Vous expliquez que le choix du nombre de cases proposées repose en bonne partie sur un calcul de la capacité d'accueil du « secteur plage » (M. Réal Lestage, DT2, p. 72 à 75).

Vous avez cependant ajouté : « *on sait déjà que dans la phase 1, toutes les places de stationnement sont occupées* » (M. Réal Lestage, DT2, p. 75). La commission vous demande d'explicitier davantage cette affirmation et souhaite en savoir davantage sur la fréquentation des stationnements de la phase 1 :

A. Quand vous affirmez que toutes les places sont occupées, vous référez-vous à l'ensemble des 394 cases qui auraient été occupées simultanément ? Expliquer.
Selon notre expérience et les observations faites par notre équipe de suivi, il arrive en effet que l'ensemble des places soient occupées.

B. S'agit-il d'une situation chronique, habituelle, occasionnelle ou exceptionnelle ? Préciser combien de fois, durant combien de temps et dans quelles circonstances l'ensemble du parc de stationnement a été saturé au cours des cinq premières années d'exploitation (2008 à 2012).

Nous n'avons pas d'information précise à cet égard. La promenade est un lieu public dont l'accès n'est pas contrôlé. Les observations dont nous vous avons fait part sont basées sur notre connaissance et les observations faites par l'équipe de suivi affectée à la promenade.

Nonobstant cela, nous pouvons vous confirmer que cette situation est habituelle en période estivale et rare en basse saison (de novembre à avril).

C. Êtes-vous en mesure de documenter les variations du taux d'occupation des stationnements de la phase 1 en fonction du secteur, du mois, du jour de la semaine et de l'heure ? SVP nous fournir les informations disponibles.
Comme mentionné à la question précédente, nous ne sommes pas en mesure de vous fournir cette information.

Des 660 cases de stationnement proposées, 60 se retrouveraient en bordure du boulevard, sur des tronçons en courbe.

D. La sécurité de la configuration des trois zones proposées de stationnement en rive a-t-elle été vérifiée et approuvée par le ministère des Transports ?
Oui.

En février 2013, le Bureau de normalisation du Québec a publié la norme BNQ 3019-190 : Lutte aux îlots de chaleur urbains – Aménagement des aires de stationnement – Guide à l'intention des concepteurs. Cette norme préconise des moyens pour 1 : réduire la superficie réservée aux aires de stationnement ; 2 : végétaliser les aires de stationnement et les environs ; 3 : gérer les eaux de pluie sur le site ; 4 : utiliser des matériaux de réflectance solaire élevée ou à forte perméabilité.

E. La CCNQ s'engage-t-elle à appliquer cette norme dans la conception et l'aménagement des aires de stationnement de la phase 3 de la promenade ?
La CCNQ a appliqué cette norme dans les aménagements. En effet, dans l'élaboration des plans d'exécution, les mesures suivantes ont été retenues par la CCNQ et ses consultants :

- **Les aires de stationnement et les environs seront végétalisées;**
- **La superficie globale des aires de stationnement sera réduite;**
- **Une partie des aires de stationnement sera aménagée en gazon renforcé.**

19. Conception de l'éclairage

L'ASTROLab du Mont-Mégantic a publié en 2006, avec l'appui de partenaires gouvernementaux et universitaires, le *Guide technique et réglementaire sur l'éclairage extérieur – Projet de lutte contre la pollution lumineuse*.

La CCNQ intervient en matière d'éclairage extérieur, non seulement sur la promenade Samuel-De Champlain, mais aussi sur l'ensemble du territoire de la capitale nationale. Elle souligne qu'elle entend, en matière d'aménagement, « *toujours intervenir de manière exemplaire* ». Elle s'est donné comme objectifs, entre autres, de « *favoriser l'adoption de pratiques éco-responsables dans ses activités* » et de « *poursuivre son rôle-conseil en matière de développement durable* » (étude d'impact, p. 1).

A. Dans cette perspective, la CCNQ a-t-elle l'intention de promouvoir l'adoption des meilleures pratiques d'éclairage pour lutter contre la pollution lumineuse et d'en donner l'exemple dans ses futures interventions d'aménagement (dont la phase 3 de la promenade) ? Expliquer.
La CCNQ est engagée dans la promotion de meilleures pratiques d'éclairage, notamment dans le projet de la phase 3. En effet :

- **lors de la phase 1, la CCNQ a développé et fait homologuer par le MTQ un nouveau luminaire à optique défilée (cut off) pour l'éclairage du boulevard. Ces luminaires sont repris en phase 3;**
- **dans un souci d'économie d'énergie, la CCNQ privilégie maintenant l'usage d'éclairage de type DEL;**
- **afin de réduire l'éclairage nocturne, la CCNQ prévoit contrôler l'éclairage ornemental par la mise en place de systèmes de gestion programmables.**

B. Concrètement, de quelle façon comptez-vous adapter l'éclairage de la phase 3 de la promenade pour intégrer des recommandations du Guide et éviter la pollution lumineuse ?

En plus des éléments spécifiés au point précédent, pour la phase 3, la CCNQ :

- **souhaite corriger les luminaires de type « chandelles » pour diminuer les potentiels effets d'éblouissement qu'elles génèrent;**
- **a eu le souci de ne pas nuire à la lecture des paysages nocturnes à partir du sentier piéton vers le fleuve en implantant les luminaires davantage du côté nord du sentier.**

20. Plage de l'anse au Foulon

L'étude *Création d'une plage publique à l'anse au Foulon – Étude de préféabilité de processus d'ensablement*, avait abordé divers scénarios pour favoriser l'ensablement de la plage existante. Il y est question de quelques variantes de prolongement du brise-lames ainsi que de l'aménagement d'un talus pour créer une « plage suspendue » (document déposé DC1, chapitre 6).

- A. Avez-vous examiné le recours éventuel à une de ces approches pour consolider la plage existante ? Expliquer.

À venir.

L'étude fait aussi état d'une autre plage existante située entre la marina et le Club de tennis Montcalm.

- B. La CCNQ a-t-elle étudié la possibilité de mettre en valeur cette autre plage et de l'incorporer dans le projet de la phase 3 ? Expliquer pourquoi elle n'a pas été incluse dans le projet.

Cette plage est située sur les terrains de l'Administration portuaire de Québec loués au Yacht-Club de Québec. L'accès à ces terrains est privé. À cet égard, la possibilité de l'incorporer au projet de la phase 3 n'a jamais été envisagée.

Dans le projet, il est prévu d'aménager un épi entre la plage et le marais, à l'emplacement actuel du tuyau d'un émissaire d'égout (étude d'impact p. 133 à 135).

- C. Jusqu'à quelle cote bathymétrique de l'estran prévoyez-vous prolonger l'extrémité aval de l'épi ? Et quelle serait la hauteur de cette structure au-dessus de l'estran ?

À venir.

- D. Serait-il possible d'aménager un sentier ou un trottoir sur la crête de cet épi ?

À venir.

21. Infrastructures d'accès à l'eau

Au chapitre 3 de l'étude d'impact (*DESCRIPTION DU PROJET*), dans la section 3.1 (*Composante du projet*) on retrouve une sous-section consacrée aux « **Équipements riverains** ». Il y est question d'un escalier au parc de la jetée et d'une rampe de mise à l'eau (p. 144) :

« *Les équipements riverains comprennent des descentes pour accès au fleuve, afin de faciliter la mise à l'eau des embarcations :*

- *escalier au parc de la jetée pour embarcations légères (canots, kayaks, planches à voile);*

- rampe de mise à l'eau, secteur est, pour embarcations intermédiaires (voir section 3.1.17) »

Par contre, les explications fournies par la CCNQ lors de la première séance de l'audience semblent indiquer qu'elle ne souhaite pas aménager de rampe de mise à l'eau pour les embarcations intermédiaires le long de la promenade Samuel-De Champlain

(M. Philippe Plante, DT1, p. 111 et 112). Quant au contenu de la section 3.1.17 à laquelle renvoie le texte, il n'a aucun lien avec les rampes de mise à l'eau.

- A. Pourriez-vous clarifier la position de la CCNQ quant à l'aménagement de rampes pour les embarcations intermédiaires le long de la promenade.
Expliquer aussi la référence à la section 3.1.17.

Tel que mentionné lors de l'audience, il n'est pas prévu d'aménager de rampe de mise à l'eau de quelque nature que ce soit dans le cadre du projet. Des accès aux berges du fleuve seront créés et prendront la forme soit d'escaliers, soit de descentes en pente naturelles (terre, sable, roches, etc.).

La référence à la section 3.1.17 est une erreur.

- B. Est-ce que la rampe de mise à l'eau exploitée par la ville de Québec près de la côte Gilmour a fait l'objet d'une évaluation ou d'une étude de la CCNQ, visant son amélioration et son intégration dans la Promenade ?
Non, cette rampe n'a pas fait l'objet d'études de notre part.

L'Association des coureurs en canot à glace faisait partie des groupes consultés en avril 2012 (PR5.1, annexe 4).

Qu'est-ce qui a été prévu pour l'accès au fleuve des canots à glace dans la zone de la phase 3 ?

Au même titre que les autres usagers de la promenade Samuel-De Champlain, les canoteurs pourront utiliser les descentes naturelles du secteur famille.

La sous-section sur les « *Équipements riverains* » mentionne une autre rampe de mise à l'eau pour les embarcations légères dans le secteur famille (p. 145).

- C. Préciser et illustrer l'emplacement exact de cette rampe en indiquant la distance du portage requis pour transporter les embarcations depuis les véhicules jusqu'à cette rampe.
La rampe mentionnée dans l'étude d'impact ne fait pas partie du projet. Il est plutôt prévu de créer des accès naturels vers la berge. La distance moyenne entre le stationnement et l'accès à la berge est d'une centaine de mètres.

La CCNQ reconnaît l'intérêt des escaliers pour l'accès à l'eau : « *Le fleuve demeure accessible. Certains y accèdent au travers des enrochements. Dans certains cas on facilite l'accès à la berge avec des escaliers. Il y a différents points d'accès d'ailleurs à l'intérieur du projet.* » (M. Réal Lestage, DT3, p. 24).

La phase 1 de la promenade comprend quatre escaliers aménagés à même les enrochements riverains : un au quai des Cageux, un à la « station des Quais » et deux de part et d'autre de la jetée de Sillery. À la phase 3, un escalier en béton est prévu à côté de l'avancée Shell (p. 144).

- D. Expliquer en quoi consiste l'escalier au parc de la Jetée dont il est question à la page 144 de l'étude d'impact. S'agit-il d'un nouvel escalier proposé à la jetée de Sillery ou de la réfection d'un des deux escaliers existants ?

Ce sont des escaliers existants.

Vous avez indiqué que vous n'aviez pas prévu d'aménager d'escalier au quai Frontenac mais que vous étiez ouvert à cette idée ou à une variante dite « *enrochement architecturé* » (DT3, p. 55).

- E. Dans le but d'offrir aux promeneurs et aux pêcheurs des accès plus sécuritaires à l'eau ou à la grève, qu'est-ce qui empêcherait d'augmenter le nombre d'escaliers dans les enrochements de la phase 3 ?

Le nombre d'escalier pourrait être augmenté. La CCNQ évaluera cette hypothèse.

À partir de l'expérience acquise à la phase 1 de la promenade, indiquer le coût approximatif du remplacement d'une section d'enrochement par un escalier. Pour une même longueur d'enrochement, comment se compare le coût de la végétalisation (telle que prévue à la phase 3) avec celui de l'aménagement d'un escalier ou d'un « *enrochement architecturé* ».

Le coût lié à l'aménagement d'un escalier est de l'ordre de 5 à 6 fois celui de la mise en place d'un enrochement (coffrages, armature, organisation en fonction des marées, etc.).

Ainsi, il est impossible de comparer le coût de la végétalisation d'un enrochement, qui fait fi de la mise en place de l'enrochement, d'avec celui de la mise en place d'un escalier.

22. Fréquentation de la promenade

En audience M. Plante affirmait que depuis l'ouverture de la Promenade, la CCNQ n'avait pas réalisé de bilan de fréquentation de la phase 1 de la promenade Samuel De-Champlain et qu'elle s'appropriait à le faire « *dans les prochaines semaines ou dans les prochains mois* ». (DT2, p. 92). Néanmoins, à la section 3.4.2 de l'étude d'impact vous prévoyez « *que la fréquentation pour l'ensemble du projet sera comparable à celle de la phase 1 de la promenade Samuel-De Champlain, soit environ 500 000 personnes par année* » et que la piste multifonctionnelle et le sentier piéton devraient accueillir respectivement 275 000 et 225 000 usagers (p. 149).

- Expliquer sur quoi vous appuyez ces évaluations et prévisions de fréquentation. **Ces estimations sont approximatives et basés sur les comptages de cyclistes effectués en 2010 (dont vous avez copie). Nous estimons que le nombre d'usagers « piéton » est du double des usagers 'cycliste » tandis que les usagers « patineurs » représentent le tiers des cyclistes. Sur la base des 135 000 cyclistes comptés en 2010, il y aurait donc 270 000 piétons et 45 000 patineurs dans la haute saison (1^{er} mai au 1^{er} novembre) pour un total de 450 000 visiteurs. À cela s'ajoute les usagers fréquentant la promenade en basse saison, qui représentent environ 5 % à 10% de la fréquentation de la haute saison soit 23 000 à 45 000 visiteurs. Ainsi, nous avons donc arrondi la fréquentation annuelle de la phase 1 à 500 000 visiteurs.**

Ainsi, de manière relativement conservatrice, nous pouvons croire que la fréquentation de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain sera équivalente à celle de la phase 1.

23. Brise-lames ouest du Yacht-Club de Québec

L'étude d'impact précise que « *la dégradation de ce brise-lames est avancée* » (p. 120).

- Qu'est-ce qui vous permet de déterminer qu'une reconstruction complète du brise-lames n'est pas requise et que la réfection des carapaces intérieure et extérieure suffirait à garantir la longévité de cet ouvrage ?

À venir.

24. Remblayage derrière l'ouvrage de protection du marais

Dans la section 3.1.9.5 de l'étude d'impact, vous faites référence à un plan concept qui illustre les pentes des surfaces qui seraient aménagées « *afin de procurer les conditions optimales pour l'implantation du scirpe* » (p. 129). Ce plan n'a pas été fourni avec l'étude d'impact.

- Veuillez le déposer à la commission.

À venir.

25. Accès saisonnier aux bâtiments de service de la Promenade

Dans son mémoire, une participante déplore « *que l'on n'arrive même pas à garder ouvert le petit pavillon de services au quai des Cageux pendant le printemps et l'automne* » (DM20, p. 8). Au moment de l'audience publique sur la phase 1 de la promenade, il avait été indiqué que le bâtiment de service du quai Irving (aujourd'hui le quai des Cageux) serait ouvert douze mois par an.

- Préciser quel a été l'horaire d'ouverture du pavillon du quai des Cageux depuis l'inauguration de la phase 1 de la promenade. A-t-il été accessible toute l'année comme prévu ? Sinon, expliquer pourquoi la période d'ouverture a été restreinte. **Les toilettes du pavillon du quai des Cageux sont accessibles toute l'année (de 7h à 23h d'avril à novembre et de 7h à 21h de novembre à avril). La salle polyvalente du pavillon est accessible de 7h à 23h d'avril à novembre.**

En dehors de cette période, la Commission jugeait que l'achalandage ne justifiait pas les coûts d'opération nécessaires pour maintenir ouverte la salle polyvalente.

26. Coûts d'exploitation

Lors de la première partie de l'audience, la CCNQ a mentionné que dans la préparation du dossier d'affaires initial du projet, les coûts d'exploitation au sens large (taxes municipales, frais d'entretien, main-d'œuvre, etc.) ont été estimés à 1,5 M\$ par année (DT2, p. 2).

- Est-ce que la CCNQ a remis à jour cette estimation des coûts d'entretien ?
 - Si oui, pourriez-vous nous transmettre cette mise à jour des coûts d'entretien et l'indexer, au besoin, en dollars de 2012. **La Commission n'a pas fait de mise à jour des coûts d'entretien.**
 - Sinon, pourriez-vous nous transmettre le détail de l'estimation des coûts d'entretien réalisée lors de la préparation du dossier d'affaires et les indexer en dollars de 2012.

Exploitation	\$ octobre 12
Arbres feuillus	218 275 \$
Arbustes	219 215 \$
Vivaces	51 120 \$
Fourniture et installation de bois raméal fragmenté	28 895 \$
Surfaces gazonnées	41 820 \$
Système d'irrigation	5 300 \$
Technicien immobilier	74 180 \$
Horticulteur	37 090 \$
Maintien	\$ octobre 12
Entretien des surfaces dures	68 885 \$
Bâtiments et immobilier	328 520 \$
Jeux d'eau, fontaines et salles de mécanique	264 935 \$
Éclairage et énergie	58 285 \$
Total pour la première année – phase 1	1 396 520 \$

Nous vous reviendrons avec les réponses manquantes dès que possible.

Je vous prie d'agréer, Madame Harvey, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Philippe Plante, urbaniste
Chargé de projet