

Gatineau, le 18 octobre 2012

Madame Renée Poliquin  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
Édifice Lomer-Gouin  
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10  
Québec (Québec) G1R 6A6

**Objet :           Audiences publiques sur l'environnement  
Réaménagement du secteur riverain de la rue Jacques-Cartier  
Questions soumises au promoteur le 15 octobre 2012**

---

Madame,

Comme requis, veuillez trouver ci-jointes les réponses aux questions transmises à l'attention du promoteur le 15 octobre dernier.

Nous vous saurions gré de bien vouloir transmettre ces réponses aux membres de la commission.

En espérant le tout conforme à vos attentes, nous demeurons disponibles pour toutes questions supplémentaires et vous prions de recevoir, Madame, nos salutations les meilleures.



Alain Renaud, ing.  
Coordonnateur – Projets spéciaux  
Direction générale

**Adresse postale**

C. P. 1970, succ. Hull  
Gatineau (Québec)  
J8X 3Y9

Tél. : 819 595-7130

Télec. : 819 595-7138

dirgen@gatineau.ca

www.gatineau.ca

p.j.

## Annexe

### Réponses aux questions soumises au promoteur

1. **Dans l'étude d'impact, les figures de l'annexe J montrent les espaces de stationnement en rue de façon continue. Or, dans la portion ouest du projet, il existe de nombreuses entrées privées pour le stationnement de véhicules. Pourriez-vous nous fournir une figure plus détaillée montrant simultanément les emplacements des stationnements en rue ainsi que les entrées privées?**

Réponse :

*Les espaces de stationnement montrés en rue et de façon continue sur les figures de l'annexe J ne sont indiqués qu'à titre d'information. Les figures de l'annexe J ont pour but de délimiter la zone de stationnement disponible en devanture des résidences.*

*L'aménagement des espaces de stationnement projetés en bordure de rue devra effectivement tenir compte de la présence d'entrées privées pour le stationnement de véhicule. Comme certaines des entrées privées existantes sont hors normes en terme de positionnement et de largeur (certaines entrées sont situées en partie sur les terrains voisins et excèdent les limites de propriétés des immeubles en question), une mise aux normes quant à ces entrées privées est nécessaire et sera effectuée dans le cadre du projet lors du mandat de préparation des plans et devis.*

*Le plan soumis par la Ville lors de la première partie de l'audience (pièce DA-2) illustre la zone de stationnement actuelle qui est permise en devanture des résidences selon la réglementation en vigueur. Ce plan illustre également les entrées privées existantes le long du segment de la rue Jacques-Cartier autant du côté nord (côté résidence) que du côté sud (côté rive).*

2. **Avez-vous évalué le nombre de cases de stationnement présentement utilisées par les résidents situées sur le côté sud de la rue Jacques Cartier? De ce nombre, combien n'ont pas de places de stationnement aménagées sur leur terrain du côté nord?**

Réponse :

*Il est à noter que la problématique de stationnement touche la première séquence du projet seulement et plus particulièrement la portion de la rue Jacques-Cartier entre les rues St-Antoine et l'accès au terrain de stationnement municipal dans le parc la Baie. Environ 70 places de stationnement utilisées par des résidents ou la clientèle des commerces, ont été recensées sur la berge, du côté sud de la rue Jacques-Cartier dans ce tronçon.*

*Des 46 propriétés localisées dans ce tronçon, 36 ont un accès sur rue et, donc, à du stationnement privé. Le plan d'avant projet définitif accompagnant l'étude d'impact démontre 49 places de stationnement sur rue, du côté nord de la rue Jacques-Cartier. Advenant le cas où chaque propriétaire possédant un accès désire le conserver, seulement 26 de ces 49 places de stationnement pourront être aménagées. Ceci correspondrait alors au statut quo par rapport à la situation présente ou existante pour le stationnement en bordure nord de la chaussée.*

*Pour compenser la perte des quelques 70 places de stationnement en rive, le projet prévoit, toujours pour ce tronçon, l'aménagement de 84 places à l'arrière des lots construits, accessibles par une nouvelle voie d'accès. Il est également important de souligner qu'un stationnement municipal (public) d'une capacité de près de 100 espaces de stationnement, est déjà présent dans la partie arrière-lot près de l'entrée du parc la Baie. De plus le projet prévoit, pour tous les propriétaires qui le désirent l'aménagement d'un accès à leur terrain à partir de cette voie d'accès. L'aménagement est toutefois fonction des contraintes techniques du site et des éléments de sécurité qui doivent être respectés.*

- 3. Avez-vous procédé à l'évaluation du nombre de propriétés qui auraient à aménager leur terrain de façon à avoir un accès sur la voie de desserte en arrière-lot? De ce nombre, combien ne pourraient pas se relier à cette voie de desserte, soit par ce que la pente serait trop élevée, soit à cause de l'existence d'une courbe ou par la non-contiguïté de leur lot à cette voie de desserte? Selon votre analyse, si une propriété ne peut être reliée à cette voie de desserte et que sur cette propriété aucun aménagement de stationnement n'est possible, prévoyez-vous offrir comme compensation?**

Réponse :

*Des 46 propriétés localisées dans ce tronçon, 36 ont un accès sur rue et, donc, à du stationnement privé. Ainsi, 10 propriétés n'ont pas d'entrées privées en frontage sur la rue Jacques-Cartier. C'est donc dire que 10 propriétés devront, au minimum, faire l'objet d'aménagement de façon à accéder à la voie de desserte projetée en arrière-lot. Ce nombre pourra augmenter suite à la conception détaillée des aménagements projetés et à la mise aux normes des entrées de stationnement qui s'effectuera lors de la préparation des plans et devis.*

*De ces 10 propriétés qui n'ont pas d'accès en frontage à la rue Jacques-Cartier, 1 seule propriété ne pourra se raccorder à la voie de desserte en arrière-lot en raison de la non-contiguïté de la propriété en question à la voie de desserte. En fonction des données disponibles actuellement, nous estimons que toutes les autres propriétés devraient pouvoir se raccorder à la voie de desserte à moins de problématiques techniques trop particulières ou non sécuritaires pour les usagers. Dans un tel cas, les propriétaires seront rencontrés par la Ville et des places réservées pourront être assignées pour les cas problématiques.*

4. **Quel est le débit de circulation à partir duquel un feu de circulation pour traversée des cyclistes serait-il nécessaire à l'intersection de la future piste multifonctionnelle et la rue Saint-Louis ? (Transcription de la séance du 2 octobre à 13h30, DT2, p. 11)**

Réponse :

*Après vérification et consultation, il n'existe aucun critère spécifique qui justifie des feux pour la traversée des cyclistes. Toutefois, comme il s'agit d'une piste multifonctionnelle (piétons/cyclistes), le critère 6 de la justification des feux de circulation est utilisable (Normes pour ouvrages routiers – tome V – volume 2 – chapitre 8) selon l'abaque 8.5-13 de la page 28 en considérant que un cycliste = un piéton.*

*Pour faire le calcul prévu à l'abaque, nous avons établi que la largeur de la rue à traverser est de 9,3 m et nous posons l'hypothèse que le nombre de cyclistes à l'heure se situera entre 0-150 (puisque aucune donnée n'est disponible). Dans ce cas, tel que montré sur l'abaque en pièce jointe, le débit de véhicules total (deux approches) devra être supérieur à 900 véh./h afin que le critère de temps d'attente > 60 s soit atteint et que la mise en place d'un feu de circulation commence à être considéré.*

5. **Vous mentionniez en audience que les travaux d'aménagement à l'intersection Gréber-Jacques Cartier ne font pas partie du projet de réaménagement de la rue Jacques Cartier, mais que, « nonobstant cet élément-là, la ville dans d'autres projets, viendra potentiellement améliorer l'intersection. À quels projets faisiez-vous allusion ? Mis à part la voie de refuge pour virage à gauche sur Gréber, quelles sont les mesures concrètes reliées à la sécurité des cyclistes et des piétons qui ont été mises en œuvre dans le projet réalisé l'été dernier à cette intersection ? (Transcription de la séance du 2 octobre à 13h30, DT2, p. 12)**

Réponse :

*Lors de notre réponse en période d'audience, nous faisons allusion au vaste projet de réaménagement du boulevard Gréber. Une étude est en cours relativement au réaménagement du boulevard Gréber entre les rues Jacques-Cartier et Maloney. Cette étude a pour objectif d'établir les bases du concept de réaménagement de cette artère qu'est le boulevard Gréber. Les travaux de réaménagement et de revitalisation du boulevard Gréber devront prendre en considération tous les aspects liées à la circulation dans sa définition large (automobile, transport en commun, cycliste, piétons, etc.). Aucun échéancier n'a encore été établi et le projet devra faire l'objet d'une approbation par le conseil municipal.*

*Outre l'instauration de la voie de virage à gauche protégée par feu de circulation, aucune mesure additionnelle concrète reliée à la sécurité des piétons et cyclistes n'a été mise en œuvre à l'intersection Gréber et Jacques-Cartier. Cette intersection possède déjà des feux de circulation dans toutes les directions. Des feux piétons sont également présents de même que du marquage au sol. Cette intersection n'est pas considérée comme étant très problématique au niveau de la sécurité des piétons et cyclistes.*

6. **Le virage à gauche en direction nord-sud sur Gréber vers la rue Jacques Cartier est-il permis seulement pendant les périodes hors pointe ? (Transcription de la séance du 2 octobre à 19h00, DT3, p. 27)**

Réponse :

*Le virage à gauche sur le boulevard Gréber en direction sud vers la rue Jacques-Cartier a été instauré vers la fin de l'été 2012 (4 septembre 2012) afin de régler une problématique d'accident présente à cette intersection. Auparavant, le virage à gauche était interdit mais certains usagers tentaient tout de même cette manœuvre de virage à gauche ce qui a occasionné certains accidents. L'instauration de la voie de virage à gauche avec protection par feu de circulation (flèche de virage à gauche) permet de régler la problématique. Cette manoeuvre est permise en tout temps, pendant, et hors des heures de pointes. Le service de la circulation et sécurité routière est d'avis que cette manœuvre n'entraînera pas d'augmentation significative de circulation sur Jacques-Cartier en direction est puisque cette manœuvre servira essentiellement aux résidents du secteur. Les automobilistes en provenance du nord qui souhaitent faire du transit en direction est empruntent plutôt la rue St-Louis à cet effet.*

7. **Quels sont les usages qui seront permis sur le sentier multifonctionnel ?**

Réponse :

*Les usages qui seront permis sur le sentier multifonctionnel sont les suivants : le cyclisme, la course à pieds, la marche (piéton), le patin à roues alignées, la planche à roulette, le segway et autres usages récréatifs similaires. Les usages reliés aux personnes à mobilité restreinte (fauteuil roulant, triporteur) seront également permis.*

8. **Quelle est la largeur de la voie de desserte en arrière-lots ?**

Réponse :

*La voie de desserte en arrière-lot aura une largeur de 7,0 mètres en excluant les espaces de stationnement perpendiculaires à la chaussée.*

9. **Veillez nous transmettre le Plan de développement du réseau cyclable de la ville de Gatineau que cite M. Gaétan Provencher (Transcription de la séance du 2 octobre à 13h30, DT2, p. 12)**

Réponse :

*Le plan de développement du réseau cyclable de 2007 que cite M. Provencher est un document de travail non public car il n'a pas été adopté par le conseil. C'est un outil d'aide à la planification du développement du réseau cyclable et à l'élaboration du programme triennal d'immobilisation (PTI). Seules les lignes directrices de ce plan ont été adoptées en Conseil et sont publiques. Les lignes directrices sont jointes au présent document.*

*Le plan de déplacements durables de la Ville de Gatineau fera une mise à jour du plan de développement du réseau cyclable de 2007. Ce plan est en cours de réalisation dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement et vise à favoriser le développement et l'amélioration des réseaux piétonnier et cyclable. Il devrait être terminé à l'automne 2013.*

- 10. Veuillez nous faire parvenir les débits cyclistes les plus récents, établis aux intersections Gréber-Jacques Cartier et Jacques Cartier-Saint Louis.**

Réponse :

*La Ville ne possède pas de relevés de débits cyclistes spécifiques à ces deux intersections. Par contre, un relevé de débit cycliste datant de 2010 existe pour le pont Lady Aberdeen qui se situe au sud de l'intersection Gréber et Jacques-Cartier.*

*En vertu de ce relevé, un débit journalier de 500 cyclistes a été répertorié sur le pont Lady Aberdeen en septembre 2010. (source : « État du vélo au Québec 2010 »).*

- 11. Veuillez nous transmettre la ventilation des coûts des grands éléments du projet comprenant le scénario retenu pour l'excavation des sols contaminés.**

Réponse :

*Vous trouverez en pièce jointe le sommaire budgétaire des grands éléments du projet basé sur le scénario retenu pour la gestion des sols contaminés.*

- 12. Veuillez nous communiquer le résultat de votre investigation sur la fonctionnalité des installations sanitaires existantes dans le parc La Baie.**

Réponse :

*Le pavillon situé tout près du stationnement adjacent au parc La Baie possède des installations sanitaires qui sont actuellement non fonctionnelles en raison de bris et vandalisme à ces équipements. Ces installations, suite aux réparations nécessaires, pourront être mises à profit dans le cadre du projet de réaménagement de la rue Jacques-Cartier. Les modalités d'accessibilité (horaires, périodes d'utilisation, etc.) restent toutefois à être déterminées.*

13. **Pour quelles raisons les points de mesure du bruit ambiant dans la zone d'étude ont été disposés du côté sud (du côté de la rive) plutôt que du côté des résidences et des commerces?**

Réponse :

*Les relevés de bruit ambiant ont été effectués en 2007 par la firme Tecsubt<sup>1</sup>. Il est présumé que la localisation des points de mesures du bruit a été déterminée en fonction des prescriptions à respecter, dont notamment une distance minimale de 3 m d'une voie de circulation, de murs ou autres obstacles.*

14. **Le tableau synthèse du potentiel faunique de la zone d'étude ne précise pas, pour chacun des groupes fauniques la valeur de l'habitat (PR3.1, tableau 5.20). Pouvez-vous nous ajouter cette valeur pour chaque groupe?**

Réponse :

*La valeur de l'habitat pour chacun des groupes fauniques a été ajoutée au tableau synthèse 5.20. La version révisée de ce tableau est présentée ci-dessous.*

**Tableau.5.20 rév. 1 : Synthèse du potentiel faunique de la zone d'étude**

VALEUR ECOLOGIQUE DE L'HABITAT	GROUPE FAUNIQUE	CARACTÉRISTIQUES DU MILIEU
<b>Plaine inondable</b>		
<b>Faible</b> (portion ouest du site à l'étude) <sup>2</sup> . <b>Moyenne</b> (portion centre). <b>Forte</b> (portion est).	Avifaune	Mosaïque d'habitats variable et présence d'eau libre
<b>Faible</b> (portion ouest du site à l'étude). <b>Moyenne</b> (portion centre). <b>Forte</b> (portion est).	Mammifère	Mosaïque d'habitat de qualité variable et présence d'eau libre Lien avec la rivière des Outaouais
<b>Faible</b> (portion ouest du site à l'étude). <b>Moyenne</b> (portion centre). <b>Forte</b> (portion est).	Herpétofaune	Mosaïque d'habitats de qualité variable et présence d'eau libre Lien avec la rivière des Outaouais
<b>Faible</b> (portion est).	Ichtyofaune	Lien hydrique partiellement rompu avec la rivière des Outaouais
<b>Rive et milieu aquatique adjacent</b>		

<sup>1</sup> Tecsubt inc., Réalisation d'inventaires écologiques : Secteur riverain de la rue Jacques-Cartier, 2008.

<sup>2</sup> Consulter la figure 13 à l'annexe A de l'étude d'impact.

VALEUR ECOLOGIQUE DE L'HABITAT	GROUPE FAUNIQUE	CARACTÉRISTIQUES DU MILIEU
<b>Faible</b> (portion centre). <b>Moyenne</b> (portion est). <b>Forte</b> (portion centre et est).	Avifaune	Herbiers de superficies variables Rives avec potentiel de nidification pour la sauvagine
<b>Faible</b> (portion centre). <b>Moyenne</b> (portion est). <b>Forte</b> (portion centre et est).	Mammifère	Talus propices au creusage de terriers. Herbiers servant à la construction de huttes pour le rat musqué. Portions de rive naturelle avec toposéquence floristique bien développée. Ponceau facilitant les échanges entre la plaine inondable et la rive
<b>Faible</b> (portion centre). <b>Moyenne</b> (portion est). <b>Forte</b> (portion centre et est).	Herpétofaune	Secteurs riverains propices au repos des tortues et possiblement de certains serpents. Potentiel de reproduction pour les amphibiens. Portions de rive naturelle avec toposéquence floristique bien développée. Ponceau facilitant les échanges entre la plaine inondable et la rive.
<b>Faible</b> (portion centre). <b>Moyenne</b> (portion est). <b>Forte</b> (portion centre et est).	Ichtyofaune	Potentiel de fraie, d'alevinage, de migration et d'alimentation pour plusieurs espèces de poissons

Source : Tecresult inc., 2008

15. **Veillez SVP identifier la colonie de Matteucie-fougère à l'autruche identifiée dans la zone d'étude ? (Il semble y avoir une contradiction entre la zone H-05-217, figure 19, annexe A et la zone FpEaPd (Frênaie de Pennsylvanie à érable argenté et peuplier deltoïde) de la figure 7B, annexe A, censée abriter la plante).**

Réponse :

*La colonie de Matteucie-fougère à l'autruche relevée sur le site à l'étude est située dans l'unité végétale FpEaPd. Cependant, le zonage applicable à ces terrains n'est pas H-05-217, mais plutôt H-06-150 et P-06-130. Pour votre information, il n'est pas prévu que la rue déborde de son emprise actuelle, vers le nord, à cet endroit.*



16. **Quelles sont les mesures d'atténuation ou de compensation prévues pour l'éventuelle précarité du Bident discoïde après les travaux? « Le bident discoïde a été localisé sur la berge de la rivière des Outaouais, immédiatement à l'est de la rue du Prince-Albert. Actuellement, cette espèce végétale n'est pas menacée, mais les travaux de consolidation ou de stabilisation de la berge pourraient rendre précaire sa présence dans le secteur riverain de la rue Jacques-Cartier » (PR3-1, 8.1.10, p.220).**

Réponse :

*Étant donné que le bident discoïde a été retiré de la liste des espèces floristiques susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au Québec, aucune mesure d'atténuation ou de compensation n'est jugée requise. En effet, cette espèce n'est plus considérée en déclin rapide actuel ou anticipé au Québec.*

17. **La ville a mentionné avoir vendu une partie du terrain cédé par la CCN. Quel a été le prix obtenu? Quand compte-t-elle vendre la partie invendue?**

Réponse :

*La Ville de Gatineau est propriétaire des terrains pour les avoir acquis de la CCN le 28 mai 1996 pour la somme de 1\$. Les revenus de la revente de ces terrains devant servir au financement de projet de revitalisation des berges de la rue Jacques-Cartier.*

*Depuis, la Ville a autorisé la vente de 4 parcelles de terrains (certaines n'étant pas encore publiées au registre foncier puisqu'en attente de compléter certaines conditions de part et d'autres) :*

Vente du lot 2 736 641 (550, boulevard de la Cité, bâtiment abritant le gouvernement fédéral)	CM-2002-238	1 337 987,27 \$
Vente des lots 4 519 915 et 4 519 916 (480 boulevard de la Cité, bâtiment abritant Énergie Brookfield)	CM-2003-79	335 488,56 \$
Vente du lot 1 273 654 (lot permettant le passage vers le boulevard du Carrefour)	CM-2003-1230	187 641,45 \$
Vente du lot 3 850 716 (480, boulevard de la Cité – stationnements requis par Énergie Brookfield)	CM-2006-642	320 441,00 \$
<b>Total des revenus à ce jour</b>		<b>2 181 558,28 \$</b>

*Pour ce qui est des parcelles restantes, la Ville entend débiter sous peu le processus d'analyse afin de procéder à un appel de proposition public pour la vente du lot 2 736 640 au printemps 2013.*

*Le processus d'appel de propositions public pour la vente des lots 4 116 271 et 4 116 272, s'amorcera au cours de l'année 2014 et sera suivi de la vente des lots 3 850 717 et 2 736 644 en 2015.*

*Enfin, il est important de noter que les lots 3 161 288 et 3 161 290, ne seront jamais vendus puisqu'il s'agit des lots sur lesquels a été aménagé par la Ville l'espace public du Square de la place de la cité.*

- 18. Dans le volume principal de l'étude d'impact (PR3.1), à la page 148, il est mentionné que dans le secteur de l'église et en lien avec le Quai des Artistes, des travaux de reconfiguration du stationnement existant sont prévus. Combien de places de stationnement sont prévues? Quelle sera la réglementation visant ce stationnement?**

Réponse :

*Cette portion du projet a été retranchée. Ainsi, le stationnement de l'église ne sera pas modifié, du moins, pas pour l'instant. Les travaux de reconfiguration du stationnement, lequel appartient à la fabrique, nécessitent une approbation et un appui financier de la paroisse.*

## **LISTE DES PIÈCES JOINTES**

- *Abaque 8.5 – 13 (Normes pour ouvrages routiers – tome V – volume 2 – chapitre 8*
- *Lignes directrices - Plan de développement du réseau cyclable de 2007*
- *Sommaire budgétaire des grands éléments du projet*

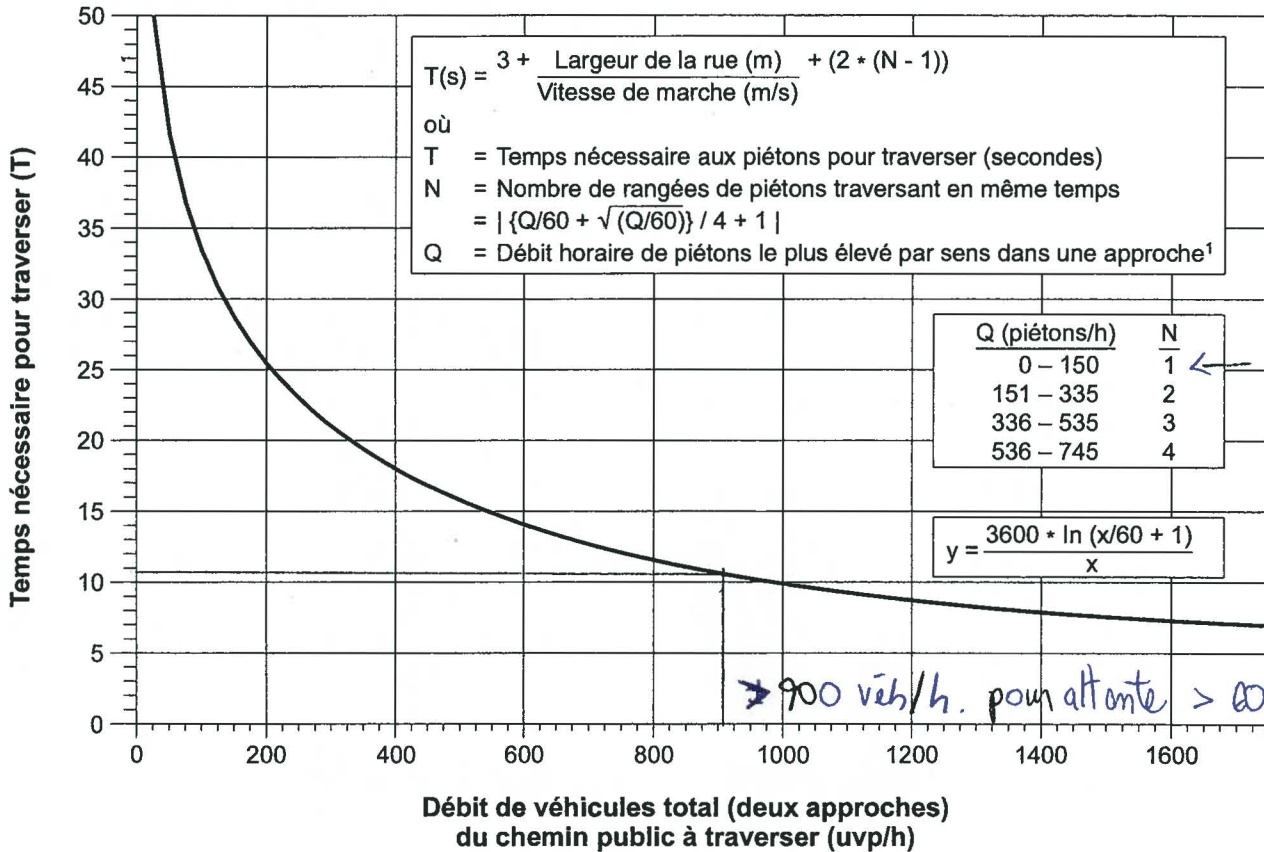
**SIGNAUX LUMINEUX**

**NORME**

Abaque 8.5-13  
Justification des feux de circulation  
Critères 6 et 7 : piétons et écoliers

mesure

$$T = 3 + \frac{9,3 \text{ m}}{1,2 \text{ m/s}} + (2 \times (1-1)) = 10,75 \text{ s}$$



Hypothèse

Cet abaque a été établi en fonction d'un temps d'attente moyen de 60 secondes pour les piétons et du temps T nécessaire pour traverser la chaussée, qui est fonction de la largeur de la chaussée et de la vitesse de marche requise par les piétons à un endroit. Tous les points situés au-dessus de la courbe signifient que les piétons attendent plus de 60 secondes pour traverser. Cette courbe a toutefois été calculée en considérant un taux d'arrivée des véhicules aléatoire. Ainsi, si le taux réel d'arrivée des véhicules n'est pas aléatoire (par exemple, s'il est conditionné par des feux de circulation en amont), cet abaque ne peut être utilisé. Il faut alors déterminer par des relevés sur le terrain si le temps d'attente moyen est supérieur à 60 secondes durant les mêmes heures que celles où les comptages de véhicules furent effectués, afin de respecter ce critère. Le temps nécessaire pour traverser le chemin public se calcule selon la formule présentée sur cet abaque.

Préparé par: M. Benette  
Vérifiée par: M. Maguette  
15/10/2012

**Note :**

1. Le débit de piétons utilisé dans le calcul de T est différent du débit total de piétons calculé à la condition « a du critère 6 ». Il n'est en fait qu'une partie du débit total.

## **Plan stratégique 2003 - 2007**

Au plan stratégique 2003 – 2007 de la ville de Gatineau, l'orientation numéro C.3, concerne directement le réseau cyclable. Cette orientation est intitulée «Poursuivre le développement d'un réseau de transport offrant des choix et orienté vers le transport durable». Parmi les résultats escomptés, il est mentionné «que la ville de Gatineau est donnée comme exemple pour avoir mis en place les modes de transport durable en visant à respecter l'esprit de l'accord de Kyoto».

Par ailleurs, en appui au développement du réseau cyclable à titre de composante d'un mode de transport durable, la deuxième intervention orientée vers le transport durable est la suivante : «Développer un réseau de voies piétonnières accessibles pendant les quatre saisons et le réseau de voies cyclables facilitant le transport entre le lieu de résidence et le lieu de travail au coeur des villages urbains ».

### **Lignes directrices**

En vue d'élaborer l'ordre de priorité (chronologie) des projets, des lignes directrices ont été adoptées par le conseil municipal (résolution CM-2003-68, 21 janvier 2003). Les lignes directrices constituent en fait des critères dont l'ordre de priorité est le suivant :

1. Construire des chaînons manquants réputés dangereux pour les usagers (cyclistes, patineurs, piétons, etc.) ou permettant une utilisation optimale des liens existants ;
2. Compléter le lien est/ouest, le sentier des Voyageurs longeant la rivière des Outaouais à titre de composante de la Route verte et de lien symbolique d'unification des différents secteurs de la ville de Gatineau ;
3. Réaliser les sentiers permettant le raccordement des secteurs d'habitation aux principaux équipements communautaires (parcs municipaux, établissements scolaires, centres communautaires et sportifs, etc.) ;
4. Assurer une intégration adéquate aux réseaux de sentiers récréatifs à titre d'attrait touristique, contribuant au développement économique de la ville, et d'équipement récréatif, contribuant à l'amélioration de la santé physique et à la sécurité des usagers de tout âge (qualité de vie des résidents) ;
5. Assurer un entretien adéquat des sentiers et autres aménagements cyclables (pérennité du réseau).

# BUDGET

(Exprimé en millions de dollars)

Réfection des rues	4,7 \$
Aménagement paysager - Places	0,6 \$
Mise en valeur des berges	5,4 \$
Autres travaux (incl. enfouissement réseaux)	8,4 \$
Contingences - Conception et construction (15%)	2,9 \$
Indexation coûts travaux - report de 2 ans ( ±10 %)	2,2 \$
Honoraires professionnels (10 %)	1,9 \$
Acquisitions - expropriations	5,0 \$
Intégration art public	0,3 \$
Études	0,6 \$
<b>Sous-total</b>	<b>32,0 \$</b>
Sous-total (avec taxes)	36,8 \$
Total (moins TPS)	35,2 \$
Montant autorisé	32,1 \$
Écart supplémentaire à réduire (analyse de valeur)	3,1 \$

9

