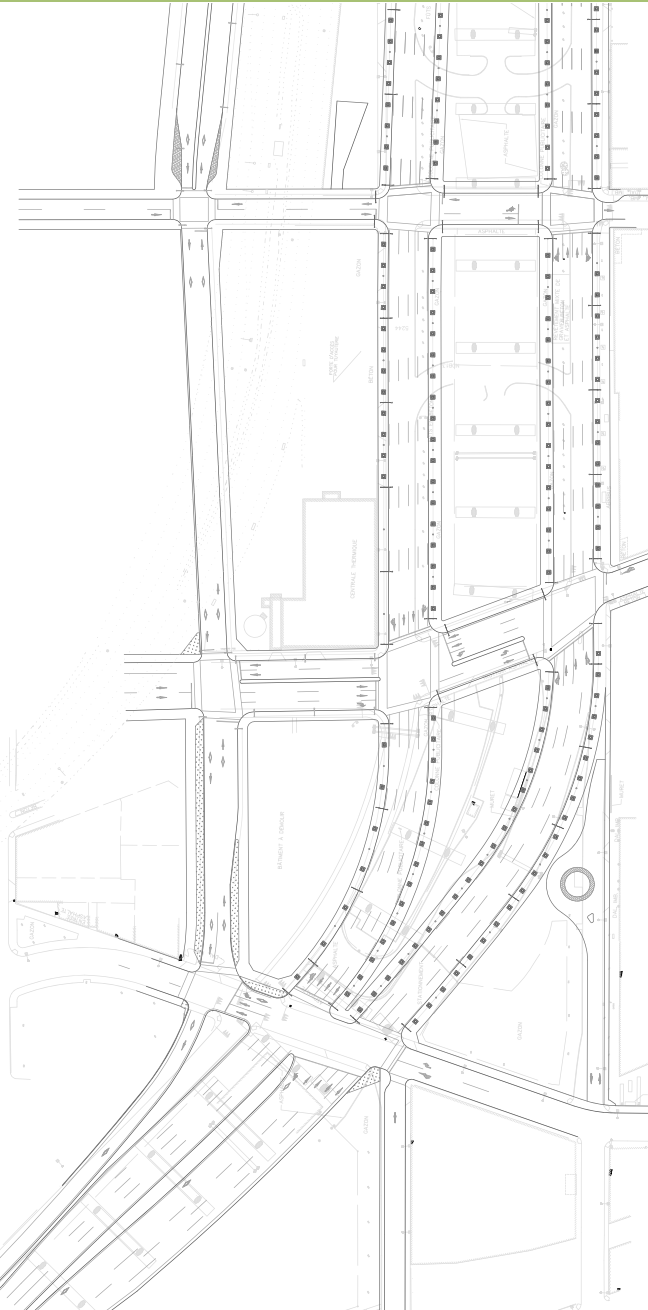




Société du Havre de Montréal

Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville

Phase 1



Phases des plans & devis et de réalisation - 10 juin 2009

DOCUMENT D'APPEL D'OFFRES - AOP-06-2009

Services professionnels | Conception des plans et devis - Aménagement des espaces libres publics

APPEL D'OFFRES PUBLIC



Société du Havre de Montréal

RÉAMÉNAGEMENT DE L'AUTOROUTE BONAVENTURE À L'ENTRÉE DU CENTRE-VILLE PHASES DES PLANS & DEVIS ET RÉALISATION

SERVICES PROFESSIONNELS | CONCEPTION DES PLANS ET DEVIS –
AMÉNAGEMENT DES ESPACES LIBRES PUBLICS

No AOP-06-2009 Services professionnels pour la conception des plans et devis pour l'aménagement des espaces libres publics pour la première phase du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure.

Le document d'appel d'offres est disponible à compter du **mercredi 10 juin 2009, à 13h00**, au bureau de la Société du Havre de Montréal, 740, rue Notre-Dame Ouest, 12^e étage, bureau 1234, à Montréal.

Heures d'ouverture des bureaux : 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 16h30, du lundi au vendredi. Le bureau sera fermé les 24 et 29 juin 2009.

Pour l'obtention desdits documents, le **coût non remboursable de 100 \$** devra être acquitté sur place, sous forme de chèque visé au nom de la « SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL » ou en argent comptant.

Les propositions de services professionnels devront être cachetées et adressées à madame Nancy Dubé, chargée de projets et seront reçues au bureau de la Société du Havre de Montréal, 740, rue Notre-Dame Ouest, 12^e étage, bureau 1234, Montréal (Québec) H3C 3X6, **jusqu'à 12 heures (midi heure locale) le mercredi le 8 juillet 2009.**

Seules les soumissions reçues dans le délai susdit seront ouvertes. Seront considérées les soumissions conformes aux conditions énumérées au document d'appel d'offres.

La Société du Havre de Montréal se réserve toutefois le privilège de n'accepter ni la plus basse, ni la soumission ayant obtenu le meilleur pointage, ni aucune des soumissions et de n'encourir aucune poursuite ou réclamation pour frais ou pertes subis par les soumissionnaires. La Société du Havre de Montréal n'assume aucune obligation de quelque nature que ce soit envers le ou les soumissionnaires.

Pour tout renseignement, veuillez joindre madame Nancy Dubé, chargée de projets :

Télécopieur: (514) 872-9471

Courriel : ndube.p@ville.montreal.qc.ca

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	5
1. MISE EN CONTEXTE	7
1.1 L'AUTOROUTE BONAVENTURE	7
1.2 HISTORIQUE DE LA DÉMARCHE DE PLANIFICATION DU PROJET	8
1.3 PROCHAINES ÉTAPES	11
2. PROJET BONAVENTURE	12
2.1 OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT DU PROJET BONAVENTURE.....	12
2.2 OBJECTIFS DE TRANSPORT DU PROJET BONAVENTURE.....	12
2.3 LES CINQ (5) PRINCIPALES COMPOSANTES DU PROJET BONAVENTURE	12
2.4 MANDAT DE LA SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL	14
2.4.1 Études réalisées dans la phase de l'avant-projet détaillée Aménagement.....	16
2.4.2 Organigramme de l'avant-projet détaillé	16
3. SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE	19
3.1 CONFIGURATION DE LA TRAME URBAINE ET DU RÉSEAU ROUTIER	19
3.2 ÉCHÉANCIER MAÎTRE.....	20
3.3 PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE L'ART PUBLIC.....	20
3.4 ACCÈS À L'AUTOROUTE VILLE-MARIE	22
3.5 RELOCALISATION DE LA CHUTE À NEIGE WELLINGTON ET DES ATELIERS DE LA VOIRIE DE VILLE-MARIE.....	22
3.6 STATIONNEMENT SOUTERRAIN SOUS LA PLACE PUBLIQUE (SDM)	22
3.7 MISE EN VALEUR DU TRANSPORT COLLECTIF	23
3.8 INTÉGRATION AVEC LES AUTRES PROJETS CONNEXES ET AVOISINANTS AYANT UN IMPACT SUR LE MANDAT ..	23
3.9 MAINTIEN DE LA CIRCULATION.....	24
3.10 TÉMOINS ARCHÉOLOGIQUES.....	24
4. PROGRAMME	25
4.1 DÉVELOPPEMENT D'UNE VISION GLOBALE ET SENS DU LIEU.....	25
4.2 PLAN D'ENSEMBLE ET PARTI D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR	26
4.3 ESPACES LIBRES PUBLICS À DÉVELOPPER.....	26
4.4 DOMAINE PRIVÉ D'ACCÈS PUBLIC.....	32
5. SERVICES PROFESSIONNELS	33
5.1 ÉLABORATION D'UN PLAN DE TRAVAIL ET DE L'ÉCHÉANCIER.....	33
5.2 ORIENTATION DE L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES LIBRES PUBLICS AUTOUR D'UNE VISION IDENTITAIRE	35
DU NOUVEAU QUARTIER BONAVENTURE	35
5.3 ÉTUDES, ANALYSES ET CONDITIONS EXISTANTES	36
5.4 ÉLABORATION DES PLANS D'AMÉNAGEMENT	38
5.5 CONCEPTION DES PLANS ET DEVIS DÉFINITIFS ET DOCUMENTS D'APPELS D'OFFRES PAR LOTS DE	40
CONSTRUCTION	40
5.6 COMMUNICATIONS TECHNIQUES	41

5.7	ARRIMAGE AVEC LE CONSORTIUM TECSULT SNC-LAVALIN.....	41
5.8	COLLABORATION AVEC LES PROFESSIONNELS EN ART PUBLIC ET EN ARCHITECTURE DU PAYSAGE DU BUREAU DE PROJET DE LA SOCIÉTÉ	42
5.9	COLLABORATION AVEC LES ÉQUIPES DE PHOTOGRAPHIES ET DE TOURNAGE VIDÉO	42
5.10	PERMIS, ORDONNANCES ET RÈGLEMENTS	42
5.11	RELEVÉS COMPLÉMENTAIRES	42
5.12	COORDINATION, RENCONTRES ET PRÉSENTATIONS.....	42
5.13	DESCRIPTION DES QUALIFICATIONS REQUISES POUR LA CONCEPTION DES PLANS ET DEVIS.....	45
6.	AVIS ET INSTRUCTIONS AUX CONSULTANTS.....	49
6.1	OBJECTIF DE LA DÉMARCHE SUIVIE	49
6.2	DÉFINITION	49
6.3	ADMISIBILITÉ ET EXCLUSIONS	51
6.4	PRÉPARATION DE LA SOUMISSION	51
6.5	PRÉSENTATION DES SOUMISSIONS.....	52
6.6	AUTRES POINTS RELATIFS À LA PRÉSENTATION	53
6.7	DURÉE DU MANDAT	54
6.8	CALENDRIER DES SERVICES DU CONSULTANT.....	54
6.9	DATE LIMITE DU DÉPÔT DES DOSSIERS DE CANDIDATURE.....	54
6.10	SÉANCE D'INFORMATION POUR LES SOUMISSIONNAIRES	54
6.11	LA PROPOSITION TECHNIQUE (À VERSER À L'ENVELOPPE N°1)	54
6.12	HONORAIRES	59
6.13	INFORMATIONS ET CONFORMITÉ.....	61
6.14	ADJUDICATION DU CONTRAT	62
6.15	ASSURANCES	63
6.16	CONSORTIUM ET SOUS-TRAITANCE	64
6.17	INCESSIBILITÉ DU CONTRAT	64
6.18	PAIEMENT.....	64
6.19	CONFIDENTIALITÉ.....	65
6.20	AMENDEMENT CAHIER D'APPEL D'OFFRES	65
6.21	PRÉROGATIVES DE LA SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL.....	65
6.22	DÉFAUT	66
6.23	APPLICATION DES LOIS DU QUÉBEC	66
6.24	RÈGLES D'ADJUDICATION	67

LISTE DES DOCUMENTS DISPONIBLES À LA SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL

INFORMATIONS DISPONIBLES SUR LE SITE INTERNET DE LA SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL AINSI QUE SUR NOTRE SITE D'ÉCHANGE ÉLECTRONIQUE (FTP)

ÉTUDES DISPONIBLES AU BUREAU DE LA SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL

ANNEXES

- ANNEXE # 1** LOCALISATION DU SECTEUR D'INTERVENTION
- ANNEXE # 2** FICHES SYNTHÈSES
- ANNEXE # 3** IDENTIFICATION DU SIGNATAIRE ET RÉCEPTION D'ADDENDA (À JOINDRE AVEC LA PROPOSITION TECHNIQUE DANS ENVELOPPE #1)
- ANNEXE # 4** TABLEAU DES HONORAIRES PAR CATÉGORIE DE LOTS (À JOINDRE AVEC LA PROPOSITION FINANCIÈRE DANS ENVELOPPE #2)
- ANNEXE # 5** BORDEREAU DES COÛTS DES SERVICES RÉMUNÉRÉS PAR LA MÉTHODE DE CALCUL À POURCENTAGE (A) (À JOINDRE AVEC LA PROPOSITION FINANCIÈRE DANS ENVELOPPE #2)
- ANNEXE # 6** TABLEAU DES HONORAIRES À FACTURER SELON LA MÉTHODE DE CALCUL À TAUX HORAIRE (B) (À JOINDRE AVEC LA PROPOSITION FINANCIÈRE DANS ENVELOPPE #2)
- ANNEXE # 7** TABLEAU SYNTHÈSE DES HONORAIRES (A + B) (À JOINDRE AVEC LA PROPOSITION FINANCIÈRE DANS ENVELOPPE #2)

Le générique masculin est utilisé dans ce document sans aucune discrimination et uniquement dans le but d'alléger le texte.

UN PROJET ENGAGÉ DANS UN RÉEL DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure en une entrée de ville prestigieuse s'inscrit résolument dans une perspective de développement durable, et ce, à plus d'un titre. Le projet tend effectivement à respecter autant les perspectives sociales, environnementales et économiques, que le développement de projets d'envergure commande maintenant. Certains éléments tels l'optimisation des transports collectifs et la promotion des transports actifs, de même que le déploiement d'efforts vers l'atteinte d'une empreinte écologique minimisée lors de la construction des infrastructures, constituent des éléments qui serviront de balises tout au long de la planification et de la réalisation des travaux. La Société du Havre de Montréal a délibérément fait le choix de s'astreindre à ne mettre en place que des projets de qualité qui, non seulement, permettront de créer un lieu de prestige à l'entrée de Montréal, mais favoriseront l'attraction d'investissements dans ce nouveau lien entre le centre-ville de la métropole et le fleuve Saint-Laurent en plus de servir de levier au développement des quartiers riverains.

CINQ PRINCIPES DIRECTEURS

Cinq principes directeurs orientent la démarche d'aménagement poursuivie par la Société du Havre de Montréal :

1. L'apport du projet à la réalisation d'objectifs collectifs reconnus

- Amélioration de la qualité de vie;
- Création de richesse.

2. Les retombées économiques et sociales du projet

- Retombées économiques pour les quartiers environnant le secteur visé;
- Contribution au développement social, participation des résidents du secteur à l'activité économique générée.

3. La contribution du projet au développement durable

- Intégration et optimisation du transport collectif;
- Prise en compte des facteurs environnementaux;
- Caractère exemplaire et recherche de qualité et de pérennité du projet;
- Construction durable, pour répondre aux besoins actuels et futurs.

4. Les bénéfices urbains du projet

- Contribution à la réappropriation des lieux et valeur identitaire du projet;
- Amélioration de la qualité des espaces publics;
- Affirmation du positionnement de Montréal en tant que métropole culturelle et de design;
- Mise en valeur du patrimoine.

5. La qualité du processus de développement du projet

- Mobilisation des acteurs, tant à l'échelle locale (riverains) que métropolitaine;
- Qualité de l'accès à l'information.

AVANT-PROPOS

Dans le cadre de la phase des plans et devis, la Société du Havre de Montréal invite différentes firmes à soumissionner en vue de fournir les services professionnels demandés soit :

- Élaboration d'un **plan de travail** et d'un **échancier** afin d'assurer d'entrée de jeu l'intégration des services offerts par le Consultant avec ceux des autres intervenants au projet et généralement pour faciliter le suivi des étapes de conception des travaux en lien avec l'échancier maître proposé par la Société;
- Réalisation d'une étude démontrant le sens et les valeurs du nouveau quartier qui serviront à définir une **vision globale** de l'aménagement du Quartier Bonaventure;
- Réalisation de diverses **études et analyses des conditions existantes** afin de compléter certains aspects du nouveau quartier et ainsi justifier son **plan d'ensemble** et son **parti d'aménagement**;
- Préparation, en collaboration avec le conseiller en art public du bureau de projet, des concours et mise en œuvre du Plan de développement de **l'art public**;
- Élaboration d'**esquisses** et **plans d'aménagement**, avec estimation des coûts, comprenant un cahier de critères de design :
 - Aménagement des emprises de rues (trottoirs);
 - Aménagement des espaces libres publics (voir cadre de référence ici-bas)
- Conception des **plans et devis définitifs** et des **documents d'appel d'offres** par lots de construction afin de permettre à la Société de procéder aux divers appels d'offres auprès des entrepreneurs spécialisés et produire l'estimation finale des coûts de construction.

Principaux objectifs du mandat du Consultant

Les objectifs du mandat sont :

- Concevoir les plans et devis de l'ensemble des lots à inclure dans le Plan de travail dans le respect des objectifs, de l'échancier maître, du budget et de la qualité recherchée par la Société, incluant la variante pour l'**accréditation LEED ND**;
- Assurer l'intégration et/ou l'arrimage des projets connexes issus des services municipaux de la Ville, des arrondissements du Sud-Ouest et de Ville-Marie, des entreprises d'utilités publiques (CSEM, CCUM, Gaz Métro, Hydro-Québec, Bell Canada, l'AMT, MTQ, STM, RTL, PJCCI) ou autres projets tels que le corridor Dalhousie, le stationnement souterrain, les accès à l'autoroute Ville-Marie, la relocalisation de la chute à neige Wellington et d'autres projets privés riverains;
- Arrimer les plans et devis avec le Consortium TecSult|SNC-Lavalin, mandat pour l'élaboration des plans et devis des infrastructures souterraines et génie routier;
- Planifier l'échancier des travaux sous sa responsabilité en interrelation avec les autres projets de construction des secteurs avoisinants et en tenant compte des pré achats de matériaux à long délai de livraison, des travaux saisonniers, etc.;
- De plus, le Consultant doit tenir compte en tout temps des objectifs de la Société tel que :

- Réaliser le projet à l'intérieur du budget et de l'échéancier maître prévus;
- Maintenir le contrôle du projet par la Société;
- S'assurer que les méthodes et/ou critères de conception seront respectés lors de la conception des plans et devis.

Suite à la décision de la Ville de Montréal, de confier à la Société la maîtrise d'œuvre de la première phase du projet Bonaventure, ce mandat constitue une suite logique de l'avant-projet détaillé réalisé depuis septembre 2007. Le présent document d'appel d'offres indique la façon de présenter l'offre et précise les documents requis à son appui, fait état des clauses de non-conformité, informe les consultants des règles qui seront suivies lors de l'évaluation et de l'analyse des offres.

Il est à noter que la Société conduit également, en collaboration avec la Ville de Montréal, un mandat de conception des plans et devis pour les infrastructures souterraines et génie routier pour la première phase du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure. Le Consultant retenu dans le cadre du présent mandat devra donc prévoir un processus de collaboration et d'échange d'informations avec les consultants qui réaliseront les plans et devis.

CADRE DE RÉFÉRENCE

Localisation du secteur visé et les zones d'intervention

Le **secteur d'intervention** présenté à l'annexe #1 est limité au réaménagement du corridor Bonaventure et à l'îlot de la Commune (entre les rues Saint-Jacques et de la Commune). Toutefois, le mandat pourra inclure des activités de coordination avec certains autres projets tels que le corridor Dalhousie, le stationnement localisé sous l'espace public aménagé dans le quadrilatère des rues Ottawa, de Nazareth, William et Duke, les accès à l'autoroute Ville-Marie, la relocalisation de la chute à neige Wellington et d'autres projets privés riverains. Advenant des modifications aux limites du secteur d'intervention ou à l'ajout de d'autres sous-projets, le mandat fera donc l'objet d'une nouvelle entente en conséquence.

Domaine public

Le document fait référence à la notion du domaine public. Cette terminologie fait référence au développement et la mise en valeur des espaces libres publics du Quartier Bonaventure, soit :

- La notion d'espaces libres publics sous-tend l'ensemble des aires non construites du nouveau Quartier Bonaventure et réfère aussi à des réalités aussi diverses que les lieux publics tels que les places, les parcs, les jardins (voir article 4.3.2, numéros 4, 5, 6, 7 et 8);
- La notion de rues et d'accès mixte s'applique à l'aménagement des emprises de rues incluant les chaussées et trottoirs (article 4.3.1, numéros 1, 2,3 et 9).

Domaine privé d'accès public

- La notion d'espaces privés d'accès publics fait référence à des espaces intégrés aux milieux résidentiels, commerciaux et de bureaux et qui répondent aux besoins quotidiens des citoyens par diverses formes de loisirs (jeux, sports, détente, etc.), tout en contribuant à verdier le paysage urbain et à offrir des occasions de sociabilité.

1. MISE EN CONTEXTE

1.1 L'AUTOROUTE BONAVENTURE

L'autoroute Bonaventure traverse un secteur qui a connu beaucoup de transformations au fil des ans et dont le développement a été étroitement lié à l'histoire industrielle de Montréal. L'expansion du port et du réseau ferroviaire a aussi grandement contribué à modeler le lieu et à forger son identité. Dans l'histoire plus récente, la construction de l'autoroute Bonaventure en vue de l'Expo 67 a marqué radicalement la transformation du paysage urbain le long du fleuve et à l'entrée du centre-ville. Ce projet d'envergure a débuté à l'été 1965. Le gouvernement fédéral a alors procédé à des travaux de remblayage du fleuve entre les ponts Champlain et Victoria afin d'aménager, pour l'Expo 67, les infrastructures suivantes :

- Un stationnement de 500 000 m² (l'autoparc Victoria);
- Une autoroute de 4,1 km devant relier le pont Champlain et l'autoroute Décarie (1965-1967) au centre-ville, ainsi qu'à l'échangeur souterrain de la future autoroute Ville-Marie (dont la construction allait débuter en 1972).
- Planifiée de façon à offrir aux visiteurs une entrée magistrale vers Montréal et le site de l'exposition universelle, l'autoroute Bonaventure a été inaugurée le 21 avril 1967. La construction et la gestion de l'autoroute allaient faire l'objet d'une entente conjointe entre le gouvernement fédéral (responsable du tronçon allant du pont Champlain au milieu du bassin Peel) et la Ville de Montréal (responsable du tronçon allant du milieu du bassin Peel à la rue Notre-Dame).
- L'autoroute Bonaventure a maintenant plus de 40 ans et son devenir, ainsi que celui des secteurs avoisinants, fait actuellement l'objet d'un projet de réaménagement.



Vue aérienne de la construction de l'autoroute Bonaventure et des accès à l'autoroute Ville-Marie en 1966. (Source : Ville de Montréal. Gestion de documents et archives. B-32-11.)

1.2 HISTORIQUE DE LA DÉMARCHE DE PLANIFICATION DU PROJET

1.2.1 2003-2004 : Phase d'opportunité

- En 2003, la Division ponts et tunnels de la Ville de Montréal a amorcé une étude portant sur la réfection ou le réaménagement de la partie de l'autoroute Bonaventure relevant de sa juridiction, au nord du bassin Peel.
- Au printemps 2003, dans le cadre des premiers travaux d'élaboration d'une vision pour l'avenir du havre, la Société du Havre de Montréal a mis sur pied un Comité technique de l'axe Bonaventure qui réunissait des représentants des trois paliers de gouvernements. Le mandat confié à ce comité était d'évaluer, de façon très préliminaire, la faisabilité et les implications techniques d'une transformation de l'autoroute Bonaventure en artère urbaine à partir du Technoparc jusqu'à la rue Notre-Dame. Les participants ont notamment été appelés à :
 - Analyser de façon préliminaire les impacts sur le réseau du centre-ville de l'ajout de cinq nouvelles intersections dans l'axe Bonaventure;
 - Déterminer un scénario de relocalisation de l'autoroute Bonaventure;
 - Établir différents scénarios de traversée du bassin Peel;
 - Identifier les études à réaliser en vue de la prise de décision.
- Au printemps 2004, la Société du Havre de Montréal a dévoilé sa Vision 2025, une proposition pour l'avenir du havre. Son objectif : ramener la ville vers son fleuve. Pour rétablir ce lien, la Société du Havre de Montréal propose un ensemble d'interventions qui consiste à réaménager l'espace riverain, en grande partie inaccessible, et à retisser la trame urbaine fracturée par la présence envahissante des autoroutes. Ces interventions s'inscrivent dans une perspective de développement durable.
- Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure constitue la pierre angulaire de la Vision 2025. Pour reconquérir les berges et retisser la trame urbaine, une intervention majeure s'impose dans cet axe. Le projet comporte deux volets : le déplacement de l'autoroute Bonaventure dans le secteur du Technoparc afin d'y aménager un parc riverain et la conversion de la partie élevée en boulevard urbain pour transformer un « no man's land » en un milieu de vie animé.
- À l'initiative de Transports Canada et de la Société du Havre de Montréal, en collaboration avec la Ville de Montréal et le ministère des Transports du Québec, la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporé (PJCCI) a accepté de parrainer une étude de préfaisabilité du projet de requalification de l'autoroute Bonaventure entre l'échangeur Wellington (A-15) et la rue Notre-Dame.
- À l'automne 2004, la Société du Havre de Montréal a mis en place le Comité de gestion de l'autoroute Bonaventure, chargé d'assurer le suivi de l'étude de préfaisabilité.

1.2.2 2005 : Phase de pré faisabilité

- Le 16 février 2005, suite à un appel de propositions, la Société du Havre de Montréal a confié à la firme SNC-Lavalin le mandat de réaliser une étude de pré faisabilité du projet de déplacement et de réaménagement de l'autoroute Bonaventure entre le pont Champlain et la rue Notre-Dame. Cette étude devait documenter les enjeux et les contraintes associés au projet, dresser un portrait de la problématique de mise en œuvre et permettre de tirer des conclusions utiles à la prise de décision éventuelle.
- Le 29 avril 2005, suite à un appel de propositions, la Société du Havre de Montréal a confié à la firme GENIVAR le mandat de réaliser une étude des retombées économiques du réaménagement de l'autoroute Bonaventure entre le pont Champlain et la rue Notre-Dame. Cette étude devait mesurer les effets structurants et les effets multiplicateurs du projet, par la prise en compte des grandes tendances du marché immobilier, du potentiel de développement dans le secteur et de la création de richesse qui découlerait des investissements en infrastructures.
- Le 6 octobre 2005, les coprésidents de la Société du Havre de Montréal, messieurs Lucien Bouchard et Francis Fox, se sont adressés aux membres de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) pour rappeler les grandes orientations du projet de développement du havre et faire le point sur l'avancement des travaux.

1.2.3 2006-2007 : Phase de faisabilité

- Au printemps 2006, la Société de développement de Montréal (SDM), en collaboration avec la Société du Havre de Montréal, a confié à la firme Lemay le mandat de réaliser une étude qui consistait à évaluer le potentiel de redéveloppement des îlots libérés par la démolition de l'autoroute entre les rues Brennan et Saint-Jacques.
- Le 25 avril 2006, messieurs Lucien Bouchard et Francis Fox dévoilaient, en présence des médias, le Rapport final et les recommandations de la Société du Havre de Montréal quant à l'avenir du havre. Il s'agit d'un plan d'intervention accompagné d'un échéancier de réalisation invitant les trois paliers de gouvernement à procéder à la mise en œuvre de la Vision 2025.
- En juin 2006, les trois paliers de gouvernement ont entériné le Plan de travail 2006-2007 de la Société du Havre de Montréal qui consistait notamment à poursuivre l'étude du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure. C'est pourquoi la Société du Havre de Montréal, en étroite collaboration avec Transports Canada, le ministère des Transports du Québec, la Ville de Montréal et la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM) a mandaté des équipes de professionnels afin de:
 - Confirmer la faisabilité immobilière et les retombées économiques et fiscales des terrains appartenant à la Ville de Montréal;
 - Proposer un concept de mise en valeur en illustrant les futures interventions;
 - Réaliser une étude complémentaire sur le transport et la circulation en vue d'optimiser certains des résultats obtenus dans le cadre de l'étude de pré faisabilité;

- Accroître l'efficacité du transport collectif par autobus entre le terminus centre-ville et l'autoroute Bonaventure;
- Réaliser des études environnementales portant sur la caractérisation des sols, la qualité de l'air, sur l'intensité du bruit et des vibrations ainsi qu'élaborer un calendrier des approbations environnementales nécessaires à la mise en œuvre du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure;
- Les résultats de ces études ont été dévoilés lors d'une conférence de presse en avril 2007 (voir annexe #2 - fiches synthèses).

1.2.4 2007-2008 : Phase d'avant-projet détaillé

- En septembre 2007, la Ville de Montréal confiait à la Société du Havre de Montréal, le mandat de réaliser les études relatives à l'avant-projet détaillé.
- Du point de vue technique, cette phase comprend notamment l'analyse de risque concernant les coûts de construction, le maintien de la structure durant les travaux de construction et la démolition des structures; l'analyse des différentes mesures de maintien de la circulation et des mesures de mitigation; la détermination des caractéristiques de l'ouvrage de raccordement avec la structure actuelle au sud de la rue Wellington, des options de raccordement à l'autoroute Ville-Marie et des séquences de mise en œuvre ainsi que la planification de la gestion de la circulation durant les travaux et de l'ensemble des mesures à mettre en place pour optimiser le transport collectif dans le corridor Bonaventure.
- Cette phase permet également la réalisation des premiers travaux *in situ* concernant les fouilles archéologiques et les tests et sondages concernant la qualité des sols, en vue de valider l'importance des niveaux de contamination. L'état des infrastructures souterraines (aqueduc, égouts) est également étudié dans cette phase.
- Enfin, l'ensemble de ces études ont permis de préciser et de finaliser le plan d'aménagement urbain du secteur en vue de concrétiser les interventions requises pour cette importante entrée de ville. L'avant-projet d'aménagement comprenait notamment l'aménagement du domaine et des espaces publics et du réseau piétonnier, en définissant les interfaces avec le bassin Peel, le réseau piétonnier intérieur, le faubourg des Récollets et le Griffintown, en proposant des lignes directrices d'aménagement et enfin d'inscrire ce grand projet de réaménagement de l'entrée de ville de Montréal dans un cadre de développement urbain durable.

1.3 PROCHAINES ÉTAPES

S'inscrivant dans le cadre de la démarche de planification amorcée avec l'ensemble des partenaires en 2003, la Société du Havre de Montréal déposera à la Ville de Montréal dans les jours qui viennent les résultats des différents mandats réalisés au cours de la phase de l'avant-projet détaillé.

La section suivante présente les phases qui, par la suite, permettront de concrétiser la mise en œuvre de la première phase du réaménagement de l'autoroute Bonaventure. Ces étapes sont assujetties aux modalités usuelles de négociation et d'approbation d'ententes entre les deux (2) paliers de gouvernements et l'administration municipale.

1.3.1 2009 : Phase des plans et devis

Cette phase, la dernière avant la réalisation des réalisations concrètes, permettra de développer un parti d'aménagement inspiré du scénario de référence qui avait été proposé dans l'avant-projet détaillé. Cette étape regroupe l'ensemble des plans, des devis et des directives nécessaires à la mise en œuvre du projet en ce qui a trait à l'aménagement des espaces libres publics.

Le 26 février dernier, suite à l'appel d'offres public AOP-03-2009 publié le 23 janvier, la Société retenait les services professionnels de la firme Genivar concernant le support stratégique et technique en matière de gestion de projet et d'expertise en transport et circulation.

Le 1^{er} mai 2009, la Société publiait l'avis public de l'appel d'offres AOP-05-2009 concernant les services professionnels pour la conception des plans et devis – Infrastructures souterraines et génie routier en milieu urbain complexe. Le Consortium retenu est le consortium Tecslut|SNC-Lavalin.

1.3.2 2009-2013 : Phase de réalisation

Cette phase fera l'objet d'une décision de la part de la Ville de Montréal au cours du printemps 2009 à la lumière des résultats des études de l'avant-projet détaillé qui ont été complétés au cours des dernières semaines.

2. PROJET BONAVENTURE

2.1 OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT DU PROJET BONAVENTURE

Dans le but d'établir une cohérence en matière d'aménagement, le projet devra prendre en considération les orientations des différents plans et politiques adoptés par la Ville de Montréal au cours des dernières années. Le Quartier Bonaventure devra également être admissible à l'accréditation LEED. De plus, le nouvel aménagement devra rechercher un équilibre physique et fonctionnel en fonction des cinq objectifs suivants :

- Concevoir une entrée de ville prestigieuse, distinctive et créative qui constituera un lien manifeste entre le centre-ville et le bassin Peel;
- Reconstruire le tissu urbain du secteur;
- Améliorer la qualité et la sécurité de la circulation piétonnière;
- Offrir des espaces publics de grande qualité, sécuritaires et conviviaux pour les utilisateurs;
- Favoriser un développement immobilier vigoureux et écologique relié au centre-ville.

2.2 OBJECTIFS DE TRANSPORT DU PROJET BONAVENTURE

- Maximiser le nombre de déplacements dans l'axe pour assurer l'efficacité de desserte actuelle et future du centre-ville et des secteurs limitrophes (faubourg des Récollets et Griffintown);
- Favoriser le transport collectif comme mode privilégié de déplacement des personnes en lui assurant une préséance sur la circulation routière;
- Diminuer le transit régional (entre l'A-720 et le pont Champlain);
- Réduire l'utilisation de l'automobile au centre-ville et dans sa périphérie;
- Assurer la fonctionnalité et la sécurité du réseau local élargi et le raccordement adéquat de l'autoroute au réseau local;
- Favoriser les modes actifs en proposant une géométrie et une exploitation du réseau qui garantissent la sécurité des cyclistes et des piétons.

2.3 LES CINQ (5) PRINCIPALES COMPOSANTES DU PROJET BONAVENTURE

Le projet Bonaventure compte cinq composantes majeures. Aux composantes déjà existantes (phase de faisabilité) sont venus s'ajouter de nouveaux éléments conférant à l'entrée de ville un caractère prestigieux et unique et au nouveau milieu de vie, des conditions favorisant le développement durable dans toutes ses facettes (économique, sociale et environnementale).

Les composantes du projet Bonaventure



1. Le concept et la mise en valeur des îlots centraux

Le scénario de référence et le concept architectural des îlots centraux est ajusté par une mise en scène plus panoramique de l'entrée de ville. L'aménagement du domaine public permettra d'offrir des points de vue sur la ville tout en créant un environnement convivial et sécuritaire. De plus, la volumétrie des îlots centraux se distinguera des quartiers avoisinants afin de rehausser l'expression unique de leur forme. Une place publique sera créée au cœur de l'enfilade des îlots et se vaudra le point central du nouveau milieu de vie.

2. La transformation et la mise en valeur de l'îlot de la Commune

À proximité du bassin Peel, l'îlot situé au sud marque le premier seuil de l'entrée de ville. Il souligne la transition entre l'autoroute et le milieu urbain. Il est également un paysage porteur de la nouvelle identité de l'entrée de ville. Enfin, il peut accentuer l'interaction entre les quartiers et le bassin Peel. L'aménagement de cet îlot marquera l'imaginaire des passants, usagers de transport collectif, piétons ou automobilistes, afin d'inscrire un élément repère distinctif aux portes de la ville.

3. La réutilisation du viaduc ferroviaire du Canadien National

Afin de réinscrire le viaduc ferroviaire à l'intérieur de la trame des faubourgs, il est proposé de rouvrir la fenestration du viaduc, réappropriier les espaces du rez-de-chaussée à d'autres fins que d'entreposage et rendre plus sécuritaires et confortables les nombreux passages est-ouest. La portion du viaduc ferroviaire entre les rues Ottawa et William, face à la place publique, pourra regrouper notamment les installations nécessaires aux utilisateurs du transport collectif. Une occupation du viaduc ferroviaire est proposée pour des commerces, particulièrement le long des rues transversales (est-ouest), afin d'accroître le sentiment de sécurité et de confort des piétons en empruntant ces passages.

4. L'implantation d'un corridor exclusif au transport collectif : le corridor Dalhousie

Afin de répondre aux objectifs de maximiser l'utilisation du transport collectif, la rue Dalhousie sera utilisée exclusivement au transport collectif. L'aménagement de cette rue, adjacente au viaduc ferroviaire et comportant une nouvelle station d'autobus, sera convivial et sécuritaire.

La mise en œuvre de ce corridor sera sous la responsabilité de l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

5. La consolidation du faubourg des Récollets

Les bâtiments longeant la rue Duke du côté est, marquent la lisière du faubourg des Récollets. Leur cohabitation avec les nouveaux bâtiments, notamment des îlots centraux, poursuivra l'environnement dynamique créé dans la Cité Multimédia. Suite à l'effet d'entraînement suscité par la création du nouveau milieu de vie, résidences, commerces et bureaux, pourront judicieusement y être implantés.

2.4 MANDAT DE LA SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL

La Ville de Montréal a confié le mandat à la Société du Havre de Montréal en septembre 2007 afin de :

- Réaliser pour le compte de la Ville de Montréal, les études relatives à l'avant-projet détaillé du réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville, ce qui résulta en plus de cinquante (50) contrats accordés pour près de 6 M\$ d'honoraires professionnels;
- Mettre en place une structure de projet efficiente afin de mener à bien l'avant-projet détaillé dans le respect de l'échéancier et du budget alloué. Le projet Bonaventure a été divisé en 6 grands volets techniques :

- **Volet environnement**

Cette partie vise à évaluer la qualité chimique des sols et de l'eau souterraine étant susceptibles d'avoir eu un impact sur l'environnement. Des études sectorielles détaillées ont également été requises afin d'évaluer les impacts et proposer des mesures d'atténuation en ce qui concerne la qualité de l'air, le bruit, les vibrations ainsi qu'évaluer, en fonction des travaux prévus, les volumes de matériaux qui seront générés par les excavations en fonction de leur nature et qualité chimique et enfin, chiffrer les coûts de gestion de ces matériaux.

- **Volet archéologie**

L'étude de potentiel archéologique, phase 1, et le programme d'inventaire au terrain ont permis de diagnostiquer et de caractériser les ressources archéologiques en place (nature, localisation, étendue, etc.) et de statuer sur les interventions archéologiques à venir.
- **Volet infrastructures souterraines et utilités publiques**

Ce volet a consisté à analyser et à ausculter l'ensemble des infrastructures souterraines du secteur d'étude en réalisant notamment des simulations des comportements de la gestion des eaux afin d'assurer une desserte adéquate du projet Bonaventure et des quartiers environnants. Ce volet comprenait la réalisation d'études d'auscultation et de diagnostic des conduites d'aqueducs et d'égout par l'inspection télévisée des conduites d'égout existantes, l'inspection des vannes et la recherche des fuites. Les travaux portant sur l'état des conduites d'égouts et d'aqueduc ont été réalisés en étroite collaboration avec les trois directions du Service des infrastructures, transport et environnement (SITE) : la Direction de la gestion stratégique des réseaux d'eau (DGSRE), la Direction de l'épuration des eaux usées (DEEU) et la Direction de la production de l'eau potable (DPEP).

Ce volet était également complété par un Comité de coordination UPIS (utilités publiques et infrastructures souterraines) (Ville de Montréal, CCUM, Gaz Métro, CSEM, Hydro-Québec [Trans Énergie et Distribution] et Bell Canada) qui avait pour l'objet la planification, l'optimisation et la coordination des interventions au terrain dans le but d'initier les travaux au printemps 2009.
- **Volets transport, circulation et génie routier**

Ce volet visait notamment à fournir aux décideurs et à la Société du Havre de Montréal les intrants techniques et à réaliser les études complémentaires en matière de transport et de circulation. L'avant-projet détaillé a aussi été l'occasion de travailler en étroite collaboration avec l'ensemble des partenaires afin d'identifier l'ensemble des mesures à mettre en place pour optimiser le transport collectif dans le corridor Bonaventure.

Ce volet a permis également de préciser les caractéristiques des ouvrages de raccordement à la structure actuelle de l'autoroute et d'identifier les options du réaménagement ou de la relocalisation éventuelle de la chute à neige Wellington.
- **Volet gestion de projet et contrôle des coûts**

Ce volet constituait un processus continu et itératif qui visait successivement à identifier et analyser les risques, à planifier les réponses et les moyens liés à la gestion de ces risques. Ce volet identifia des mesures à prendre afin de réduire au minimum les risques qui pourraient affecter le déroulement prévu du projet et de valider les estimations des coûts de construction.

– **Volet aménagement**

L'avant-projet d'aménagement illustre les interventions sur le domaine et les espaces publics de l'entrée et de la sortie de ville tout en s'inscrivant dans la poursuite des interventions du Quartier international de Montréal (QIM) localisé au nord de la rue Saint-Jacques.

- Constituer une équipe de projet de personnes dans les champs de compétences tels que la gestion de projet, l'aménagement, le transport et circulation et communication.

2.4.1 Études réalisées dans la phase de l'avant-projet détaillée | Aménagement

Les études suivantes ont été réalisées dans le cadre de l'avant-projet détaillé pour le volet aménagement :

- Le rapport de Christian Thiffault, architecte intitulé : « Évolution du secteur et principes de reconstruction urbaine » ont permis de rappeler et de conceptualiser les grands principes qui sous-entendent la proposition de transformation de l'autoroute en artère urbaine;
- L'étude du Groupe Cardinal Hardy a permis de définir un scénario de référence et d'élaborer des critères d'aménagement pour les différents éléments du Quartier Bonaventure :
- Plan de développement de l'art public (France Gascon) ;
- Concept préliminaire d'éclairage urbain (Gilles Arpin) ;
- Orientations en signalétique (Julie Bélanger, Bélanger Branding Design Ltée) ;
- Étude d'impacts éoliens (Groupe conseil Lasalle) ;
- Étude d'impacts sur l'ensoleillement (GCH) ;
- Grille d'analyse préliminaire des critères LEED ND (GCH).
- L'étude de Contexture concernant l'identification et l'analyse des pistes d'intérêts patrimoniaux du cadre bâti des terrains riverains à l'autoroute Bonaventure;
- Interlope Multimédia a produit des simulations visuelles à partir de photographies aériennes illustrant les vues et volumes proposés dans le Quartier Bonaventure;
- Production d'une maquette physique de grande qualité (Atelier Dédale);
- Réalisation de deux (2) animations 3D (Genivar).

2.4.2 Organigramme de l'avant-projet détaillé

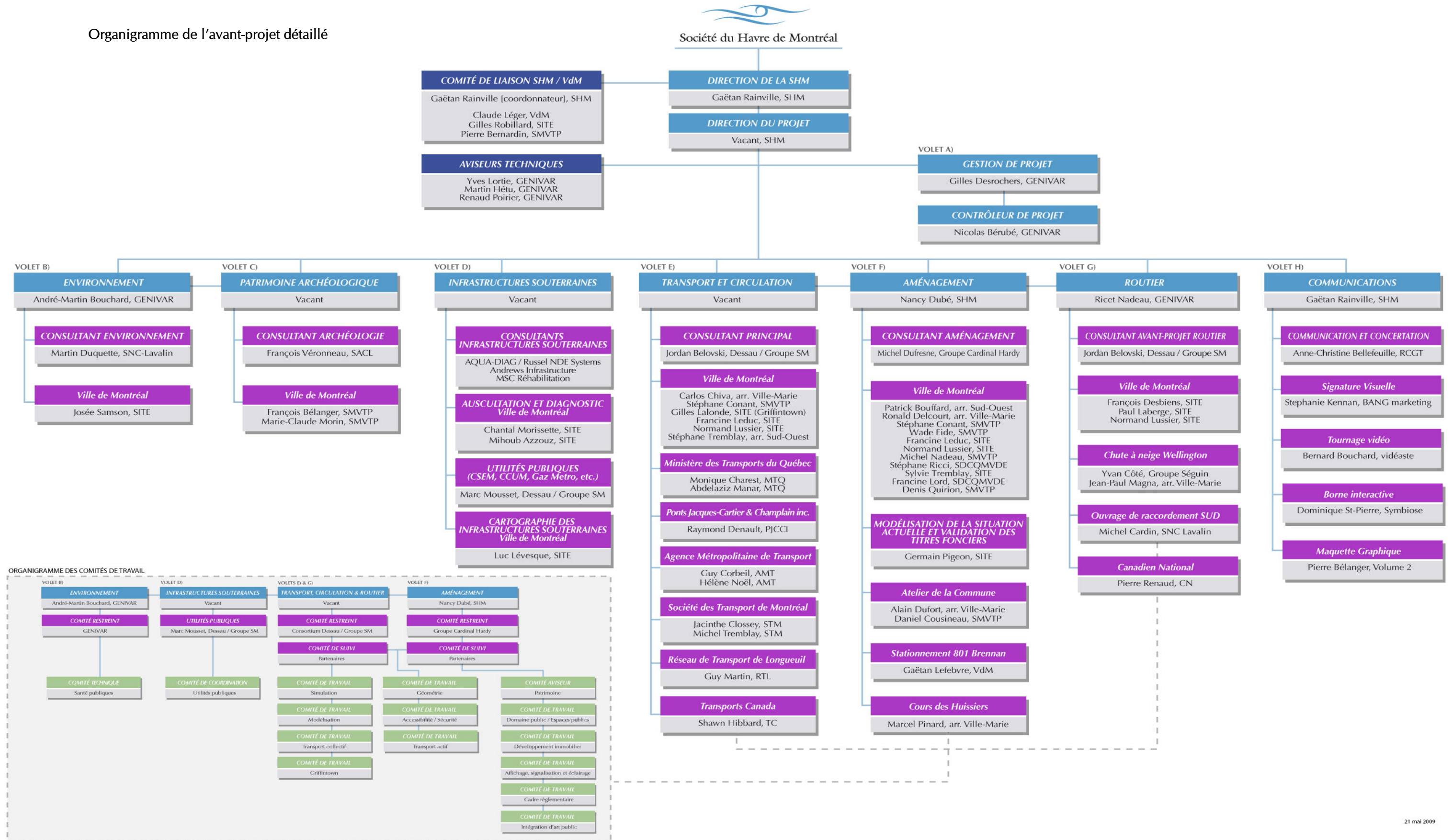
La complexité de réalisation du projet et les délais très serrés d'exécution ont favorisé une gestion de projet effectuée par une équipe constituée de spécialistes dans plusieurs champs d'expertise appuyée d'une équipe externe de gestion de projet, en transport et en circulation et de l'implication de tous les partenaires associés au projet Bonaventure.

La Société a comme responsabilité première maintenant de réaliser le projet à l'intérieur des coûts et de l'échéancier prévus en supervisant l'ensemble des activités rattachées aux phases des plans et devis et de réalisation, en coordonnant tous les intervenants et en solutionnant les problèmes rencontrés avec une structure intégrée de gestion.

L'organisation est structurée comme suit :

- La Société du Havre du Montréal, son conseil d'administration et le président-directeur général;
- Le Comité de liaison du président-directeur général de la Société du Havre de Montréal, qui agit comme coordonnateur du Comité, du directeur général de la Ville de Montréal ainsi que deux (2) de ses adjoints. Ce Comité sert d'interface de haut niveau entre la Ville de Montréal et la Société du Havre de Montréal;
- La Direction de projet assumée par le directeur, projet Bonaventure;
- Le Comité aviseur composé d'experts externes dont le rôle premier est de proposer des solutions stratégiques à la Société du Havre de Montréal quand la situation le requiert;
- La structure de projet est divisée en différents volets qui représentent une discipline spécifique pour laquelle un professionnel est responsable. Ces volets techniques font l'objet de travail en comités qui sont les suivantes :
 - **Comités de suivi** : qui sont des comités décisionnels dont le mandat de chaque partenaire est de s'assurer de la conformité des orientations et décisions avec les exigences de l'organisme qu'il représente. Ces comités servent à connaître les préoccupations au fur et à mesure que le projet Bonaventure évolue et à en tenir compte immédiatement.
 - **Comités techniques** : qui appuient et avisent la Société du Havre de Montréal ainsi que ses partenaires sur divers aspects techniques du projet, comme par exemple le transport collectif. Des rencontres sont organisées au besoin en fonction des problèmes identifiés par la Société du Havre de Montréal et/ou ses partenaires.

Organigramme de l'avant-projet détaillé



3. SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE

Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville vise à consacrer la renaissance des faubourgs du havre de Montréal. Dans une perspective de développement durable, la réappropriation de l'espace urbain par le rabaissement de l'autoroute entre les rues Saint-Jacques et Brennan constitue la pierre angulaire de la stratégie de mise en œuvre de la Société. Dans cette optique, la Société a réalisé, dès 2008, la phase d'avant-projet détaillé lui permettant de statuer notamment sur :

- la géométrie des artères urbaines et des rues transversales dans le corridor Bonaventure;
- la localisation des îlots centraux disponibles pour le développement immobilier;
- la localisation des espaces publics et privés d'accès publics;
- le positionnement et le type de lampadaire pour les rues Duke et de Nazareth;
- la structure paysagère incluant la trame de plantation des arbres à 7,5 mètres;
- le Plan de développement de l'art public, etc.

Le scénario de référence comprend les éléments suivants ayant fait l'objet d'un consensus de la part de la Société et de la Ville.

3.1 CONFIGURATION DE LA TRAME URBAINE ET DU RÉSEAU ROUTIER

L'image suivante illustre les emprises et la configuration résultant des études de l'avant-projet réalisées en 2008. L'autoroute Bonaventure, entre le canal de Lachine et la rue Saint-Jacques, est remplacée par une artère urbaine dont les chaussées se situent de part et d'autre d'un îlot central tantôt construit, tantôt paysagé. Cette configuration reprend l'aspect général de la trame historique du secteur, en raccordant le faubourg des Récollets au Griffintown, et améliore le débit et la fluidité de la circulation.

La séquence depuis la rue Brennan vers le centre-ville, à la fin de l'environnement autoroutier, plonge l'automobiliste et les utilisateurs du transport collectif dans un corridor urbain encadré d'un côté par le front bâti dense de la Cité Multimédia et de l'autre côté par le viaduc ferroviaire du Canadien National (CN).

La création de quatre (4) nouvelles intersections à feu de circulation dans l'axe est-ouest a été développée (rues Brennan, Wellington, Ottawa et William).



3.1.1 Positionnement des bases de lampadaire

Un exercice de validation du plan de positionnement des bases de lampadaires a été effectué afin de finaliser les plans et devis nécessaires à la Commission des services électriques de Montréal (CSEM) et à Hydro-Québec puisque leurs travaux débutent au cours du printemps (15 et 30 mètres).

De plus, un modèle de lampadaire a été retenu pour les fins du projet. Une étude photométrique est présentement en cours afin d'établir et d'optimiser les caractéristiques et l'implantation des lampadaires (dimensions, type et puissance des ampoules, etc.) en vue de rendre cette information disponible pour la réalisation de la phase plans et devis.



3.1.2 Plantation – Trottoirs des rues Duke et de Nazareth

La structure paysagère du Quartier Bonaventure a été développée en même temps que le plan de positionnement des lampadaires pour l'aménagement des trottoirs seulement. La trame de plantation d'arbres est structurée de manière dense à 7,5 mètres.

3.2 ÉCHÉANCIER MAÎTRE

L'échéancier maître est basé entre autres sur le découpage des activités et/ou lots, sur les contraintes de la réglementation, sur une estimation réaliste et validée de la durée des activités ainsi que sur les priorités d'intervention définies par la Société. Le Consultant doit donc s'insérer dans cet échéancier.

Par exemple, puisque les travaux d'infrastructures souterraines et de génie routier devraient **démarrer à l'été 2009**, il faudra prévoir rapidement l'aménagement des trottoirs. Pour ce faire, il faudra que la vision globale du Quartier Bonaventure soit acceptée et rapidement transposée sur un plan d'ensemble afin de guider le Consortium TecSult|SNC-Lavalin. Cette première partie du mandat devra être réalisée rapidement afin d'alimenter vos professionnels pour la conception du parti d'aménagement ainsi que le Consortium TecSult|SNC-Lavalin.

3.3 PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE L'ART PUBLIC

Les objectifs poursuivis dans le Plan de développement de l'art public dans le Quartier Bonaventure trouvent leur source dans la Politique culturelle adoptée par la Ville en 2005 et dans les engagements pris par les autorités municipale lors du Rendez-vous culturel de novembre 2005. Ils s'appuient sur la volonté de la Ville et de la Société du havre de faire de l'art public un élément marquant du Quartier Bonaventure en l'intégrant au projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure.

La Société en collaboration avec la Ville a produit un Plan de développement de l'art public pour le Quartier Bonaventure à faire. Le consultant doit donc prévoir l'implantation de plusieurs

3.4 ACCÈS À L'AUTOROUTE VILLE-MARIE

Le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure en artère urbaine doit conserver les rampes d'entrée et de sortie de l'autoroute Ville-Marie entre les rues Notre-Dame et Saint-Paul. Cependant, les études précédentes avaient fait ressortir une problématique de sécurité liée au refoulement de la bretelle de sortie vers Bonaventure dans le tunnel Ville-Marie en raison de la diminution de la capacité d'absorption de la nouvelle artère urbaine.

Des études complémentaires sur cette problématique ont été réalisées parallèlement au projet par le MTQ dans le but d'aider à la prise de décision sur le nombre de voies requises pour cette bretelle de sortie. L'option d'offrir une seule voie d'entrée et de sortie de l'autoroute a été retenue. Suite à des efforts concertés avec le MTQ et la Ville de Montréal, il a été convenu de mettre en place un système de transport intelligent dans le tunnel Ville-Marie et aussi le long des rues Duke et de Nazareth. Ce système, qui sera le premier à la Ville de Montréal permettra de réaliser une gestion dynamique de la circulation lors de file d'attente dans le tunnel, d'incidents ou de fermeture des accès à l'autoroute Ville-Marie.

3.5 RELOCALISATION DE LA CHUTE À NEIGE WELLINGTON ET DES ATELIERS DE LA VOIRIE DE VILLE-MARIE

La Ville possède une chute à neige sur l'égout collecteur à l'intersection des rues Wellington et Duke. Cet équipement dessert une partie du centre-ville et accueille environ 250 000 m³ de neige par hiver. La chute à neige est utilisée environ 26 jours par année.

Toutefois, ses impacts en matière de circulation et son incompatibilité avec la requalification du secteur à des fins résidentielles et commerciales ont justifié la réalisation d'une étude distincte en vue de sa relocalisation.

De plus, la géométrie proposée ainsi que l'aménagement d'un espace public entre les rues Brennan et Wellington rendent impossible le maintien de cet équipement. La Société du Havre de Montréal a confié au Groupe Séguin experts-conseils inc., le mandat d'identifier des sites permettant la relocalisation de la chute à neige Wellington. À court terme, un accès provisoire à la chute à neige Wellington devra être maintenu. Les ateliers de la voirie de l'arrondissement Ville-Marie seront également relocalisés.

3.6 STATIONNEMENT SOUTERRAIN SOUS LA PLACE PUBLIQUE (SDM)

Dans le cadre de l'avant-projet détaillé, une stratégie de développement du stationnement souterrain a été proposée. Considérant l'offre importante en transport en commun dans le secteur, les contraintes physiques du site et les besoins potentiels générés par le projet, il a été recommandé de compenser le nombre de cases de stationnement déficitaires des îlots centraux par l'aménagement d'un stationnement public sous la place publique. La réalisation de la place publique devra être planifiée en collaboration avec le maître d'œuvre du stationnement souterrain.

Le Consultant devra prévoir son échancier en fonction des livrables de Stationnement de Montréal (SDM), par exemple la localisation du mobilier, des édicules du stationnement souterrain, etc.

3.7 MISE EN VALEUR DU TRANSPORT COLLECTIF

Dès le début du mandat, le Consultant devra tenir compte des mesures de maintien de la circulation dans le projet Bonaventure. L'aménagement de la bande de terrain entre le viaduc ferroviaire du Canadien National (CN) et la rue de Nazareth doit favoriser la création d'un lieu convivial pour l'attente et l'arrivée des passagers. À terme, la réappropriation du rez-de-chaussée du viaduc par des activités commerciales ou publiques diverses pourra animer la rue de Nazareth et la rendre plus conviviale pour les piétons, tout en permettant l'amélioration des liens est-ouest surtout si l'axe Dalhousie est aménagé en corridor dédié exclusivement au transport collectif.

3.8 INTÉGRATION AVEC LES AUTRES PROJETS CONNEXES ET AVOISINANTS AYANT UN IMPACT SUR LE MANDAT

Le Consultant devra donc assurer l'intégration et/ou l'arrimage des projets connexes issus des services municipaux de la Ville, des arrondissements du Sud-Ouest et de Ville-Marie, des entreprises d'utilités publiques (CSEM, CCUM, Gaz Métro, Hydro-Québec, Bell Canada, l'AMT, MTQ, STM, RTL, PJCCI) ou autres projets tels que le corridor Dalhousie, le stationnement souterrain, les accès à l'autoroute Ville-Marie, la relocalisation de la chute à neige Wellington et des ateliers de la voirie de l'arrondissement Ville-Marie, le futur tramway et d'autres projets privés riverains.

3.8.1 Corridor Dalhousie réservé au transport en commun

L'emprise de la rue Dalhousie est dédiée exclusivement au transport collectif. Adjacente au viaduc ferroviaire du Canadien National, son aménagement favorise la création d'un lieu convivial pour l'attente et l'arrivée des passagers. À terme, la réappropriation du rez-de-chaussée du viaduc par des activités commerciales ou publiques diverses pourra animer la rue Dalhousie et la rendre plus conviviale pour les piétons, tout en permettant l'amélioration des liens est-ouest.

Le Consultant devra tenir compte des travaux de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) qui sera le maître d'oeuvre de ce corridor réservé exclusivement aux services d'autobus interrives de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), le Réseau de transport de Longueuil (RTL) et ceux des municipalités et des conseils intermunicipaux de la Couronne Sud (CIT).

3.8.2 Projets avoisinants (promoteurs privés)

Le Consultant devra tenir compte des projets connexes et avoisinants dans son échéancier et phasage du projet Bonaventure. Les projets en cours ou en planification sont Lowney, Griffintown, Bassin du nouveau Havre, 701 University, M9, etc.

Le Consultant devra planifier l'échéancier des travaux sous sa responsabilité en interrelation avec les autres projets de construction des secteurs avoisinants et en tenant compte des pré achats de matériaux à long délai de livraison, des travaux saisonniers, etc.

3.8.3 Liens avec les autres volets du projet Bonaventure

Le Consultant retenu dans le présent mandat devra travailler conjointement avec les autres professionnels impliqués dans le Projet. La Société a conduit, en collaboration avec la Ville, un mandat de services professionnels pour la conception des plans et devis des projets routiers et d'infrastructures municipales. Le Consultant retenu devra donc prévoir un processus de collaboration et d'échange d'informations avec les consultants.

3.9 MAINTIEN DE LA CIRCULATION

La conception des plans et devis devra être planifiée en fonction d'un phasage des travaux qui respectera le maintien de la circulation. Un effort constant pour maintenir la circulation dans cet axe principal vers le centre-ville de Montréal devra être privilégié.

Le Consultant devra s'arrimer avec le consortium Tecsum|SNC-Lavalin afin de développer un plan de maintien de la circulation en fonction des fenêtres de disponibilité, des périodes de pointe, des activités publiques dans le secteur tels que les feux d'artifices, le tour de l'île, la navigation aux plaisanciers sur le canal de Lachine, etc.

3.10 TÉMOINS ARCHÉOLOGIQUES

Dans le cadre de l'avant-projet détaillé, la Société a confié à la firme SAACL le mandat de réaliser un inventaire archéologique du secteur afin de répertorier et de caractériser les ressources archéologiques en place et proposer les interventions archéologiques à venir.

Les principales ressources archéologiques potentielles et connues relatives aux XVIIe et XVIIIe siècles se retrouvent entre autres à l'emplacement du canal des Sulpiciens, de la Grange des Pauvres, et en marge de la rue de la Commune où les vestiges d'un moulin y ont été découverts.

De par sa localisation, le site du Quartier Bonaventure était développé durant le XIXe siècle, alors que le bâti venait couvrir l'ensemble de l'espace par de l'occupation résidentielle, artisanale, commerciale et industrielle. Les travaux d'aménagement du chemin de fer et de l'autoroute Bonaventure au XXe siècle sont par la suite venus sceller, sous plus d'un mètre de remblais, ces anciens niveaux. Les artefacts qui y sont peut être conservés témoignent des occupations du XVIIe et du XVIIIe, soit celles associées au fief Nazareth, à la Grange des Pauvres et au canal des Sulpiciens.

4. PROGRAMME

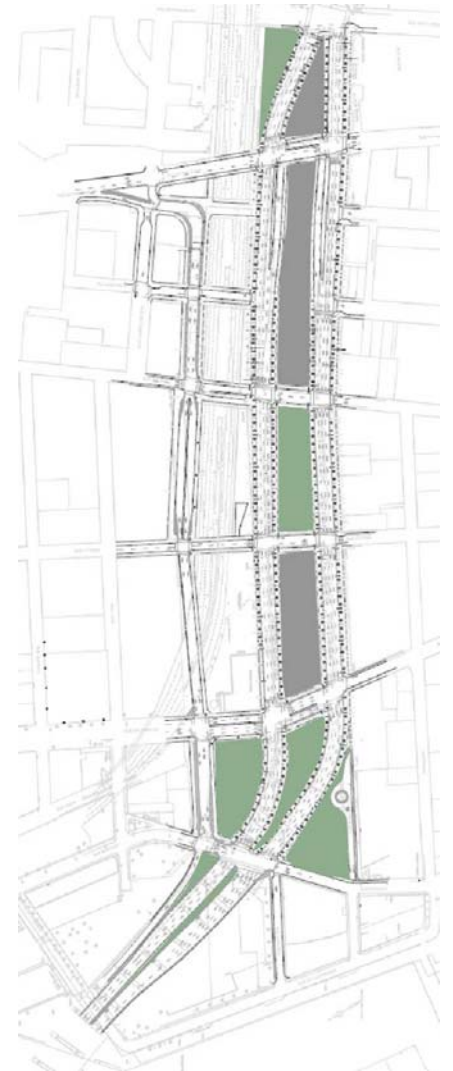
Des études réalisées dans le cadre de l'avant-projet détaillé ont permis de préciser et de finaliser le scénario de référence du secteur en vue de concrétiser les interventions requises pour cette importante entrée de ville. L'avant-projet d'aménagement comprenait notamment les lignes directrices de l'aménagement du domaine public et du réseau piétonnier, en définissant les interfaces avec le bassin Peel, le réseau piétonnier intérieur, le faubourg des Récollets et le Griffintown et en proposant des lignes directrices d'aménagement afin d'inscrire ce grand projet de réaménagement de l'entrée de la Ville de Montréal dans un cadre de développement urbain durable. La proposition de réaménagement de l'autoroute Bonaventure vise essentiellement à recréer un morceau de ville à cet endroit stratégique, en misant sur certains grands principes de reconstruction tels que :

- Rétablir les liens transversaux et recréer un nouveau milieu de vie;
- Recréer les liens longitudinaux et marquer l'entrée de ville;
- Sécuriser les lieux par de nouvelles intersections et créer un environnement convivial et axé sur le développement durable.

4.1 DÉVELOPPEMENT D'UNE VISION GLOBALE ET SENS DU LIEU

L'avant-projet détaillé a permis de raffermir le scénario de référence en permettant de préciser l'idée initiale d'artère urbaine. Le scénario de référence retenu propose une succession d'espaces verts et d'îlots construits articulés autour d'une nouvelle place publique. La proposition doit aussi réussir à mettre en valeur le cadre architectural et historique du lieu. Toute référence d'ordre sémantique devra trouver écho dans l'aménagement, c'est-à-dire que toute narration ou symbolisme utilisé pour donner sens à la proposition doit transparaître dans la composition de ces espaces de manière à ce que l'ensemble soit facilement compréhensible par l'utilisateur. Pour ce faire, les éléments manquants permettront d'alimenter et d'élaborer le parti d'aménagement.

Il importe que l'aménagement proposé s'inscrive dans une vision globale basée sur l'esprit du lieu et le lien du projet Bonaventure aux autres quartiers limitrophes, soit le Faubourg des Récollets, la Cité Multimédia, le Quartier International de Montréal, le Griffintown, le Vieux-Port, le centre-ville. Il sera important de définir l'identité du nouveau quartier. Il apparaît urgent de dégager une vision forte du quartier Bonaventure et de préciser les lignes directrices qui guideront l'ensemble des interventions sur le domaine public et qui, à terme, serviront aussi à guider les interventions sur le domaine privé d'accès public afin de créer un ensemble cohérent.



4.2 PLAN D'ENSEMBLE ET PARTI D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR

Le nouveau Quartier Bonaventure comporte plus de 14 500 m² d'espaces libres publics à développer (Voir Annexe #1 Fiche 2.0 : Scénario de référence retenu, 2008). Un raffinement du scénario de référence élaboré dans la phase de l'avant-projet détaillé bonifiera le plan d'ensemble du nouveau quartier et permettra d'enrichir les critères d'aménagement déjà proposés.

4.3 ESPACES LIBRES PUBLICS À DÉVELOPPER

Plusieurs espaces libres publics devront être développés. Lors de l'avant-projet détaillé, un programme a été développé. Le Consultant doit participer à la finalisation de celui-ci en y intégrant, s'il y a lieu, les différentes modifications pouvant résulter de son analyse des conditions existantes. Le développement de l'approche et du parti d'aménagement lors des étapes de conception des esquisses et du plan d'aménagement préliminaire peut également influencer l'orientation du programme.

Le programme sera donc finalisé par le Consultant suite à l'étape de présentation du Plan d'aménagement préliminaire aux différents intervenants participants à l'encadrement du Projet. Les sites à aménager sont :

4.3.1 Aménagement d'emprises de rue

1. L'aménagement des trottoirs du côté est du viaduc ferroviaire du Canadien National (CN) – rue de Nazareth:

L'aménagement comprend les trottoirs de la rue de Nazareth du côté Ouest (le long du viaduc ferroviaire du Canadien National), entre les rues Notre-Dame et Wellington.

Les accès à l'autoroute Ville-Marie provoque la fermeture à la circulation véhiculaire de la rue Saint-Maurice entre la rue Dalhousie et de Nazareth. Le lien piétonnier est également rompu entre les rues Duke et de Nazareth.

Par contre, les autres liens piétonniers est-ouest devront être améliorés dans le Quartier.

2. L'aménagement des trottoirs des rues en front du faubourg des Récollets – rue Duke:

- Rues est/ouest;
- Rues nord-sud.

L'aménagement du domaine public associé au Quartier Bonaventure valorise le transport actif et collectif, la convivialité des lieux et le sentiment de sécurité des usagers tout en intégrant les problématiques d'entretien. De plus, tous les espaces du projet s'inscrivent en continuité avec les récents aménagements du Quartier international de Montréal (QIM) et de la Cité Multimédia. Ils permettent d'ancrer le projet aux quartiers limitrophes. Un corridor piétonnier d'une largeur généreuse facilitera les déplacements.

L'éclairage, la signalisation et l'art public, ayant fait l'objet d'études spécifiques, sont des dimensions essentielles à la conception de cette entrée de ville distinctive (Annexe #1, Fiche 3.0 : Plan des espaces à développer).

3. L'aménagement des trottoirs des rues aux abords des îlots centraux ;

L'aménagement du domaine public des îlots centraux s'inscrit dans la faille urbaine laissée par l'autoroute. Pour accentuer l'élargissement du trottoir, une stratégie de « porte-à-faux » des bâtiments au dessus du rez-de-chaussée est proposée.

Ce dispositif architectural entraîne une symbiose entre le domaine public et le domaine privé extérieur. Pour marquer cette unification, le sol constitue le dénominateur commun de ce lieu singulier. Un motif original de pavés devra être proposé pour l'ensemble des îlots centraux afin d'accueillir un paysage urbain où le domaine public se manifeste jusque dans les accès aux immeubles, les halls, les courettes, etc.

4.3.2 Aménagement des espaces libres publics

4. Le jardin nord qui abrite l'édicule de ventilation du Ministère des Transports du Québec (MTQ) :

Aménagement d'un espace public d'environ 2 000 m² situé à ouest de la rue de Nazareth entre les rues Saint-Jacques et Notre-Dame. La tour de ventilation du MTQ devra être intégrée à cet espace public triangulaire.

Le Consultant devra faire une analyse plus détaillée afin d'évaluer la pertinence et les conditions de sa réalisation pour cet espace. Une intervention artistique pourrait être intégrée à cet espace public en fonction des résultats de l'étude des besoins du nouveau milieu de vie.

5. La Place publique en plein cœur du Quartier Bonaventure :

La nouvelle place publique aura une position stratégique dans le Quartier Bonaventure. Sa localisation au cœur de l'enfilade des îlots centraux et en bordure des voies véhiculaires appelle



un aménagement et une œuvre d'art public qui lui permettront de jouer le rôle identitaire souhaité. Elle contribuera à formuler la signature du quartier. Comme nouvelle place publique, elle marquera le Montréal de demain tout en jouant son rôle dans le retissage des anciens faubourgs. Elle symbolisera la transformation d'un « no man's land » autoroutier en un environnement urbain au cœur de l'identité de la métropole.

Une pièce urbaine résolument contemporaine, la programmation de la place et les usages civiques qu'elle supporte s'inscrivent en continuité des efforts pour doter Montréal de lieux urbains conviviaux et d'une grande qualité de réalisation.

Cette place publique sera en face de la station pour autobus et au dessus du stationnement souterrain.

L'option proposée pour le choix de l'artiste est celle d'un concours public à l'échelle du Québec. L'artiste retenu sera choisi sur la base de sa démarche artistique et il aura ensuite à concevoir et développer une proposition artistique avec l'architecte paysagiste et en collaboration avec les autres professionnels. Cette approche vise à réaliser un aménagement et une œuvre qui soient intégrés le mieux possible. La place et l'œuvre d'art devraient inclure l'eau comme composante.

6. Aménagement des jardins périphériques et de la pointe sud comme une seule entité (6, 7 et 8)

La configuration particulière des îlots centraux et la réorganisation des voies laissent des terrains périphériques de forme triangulaire au nord et au sud de l'artère urbaine. Ils seront aménagés comme de petits parcs urbains pouvant desservir la future population riveraine. Espace public d'environ 3 750 m² à l'entrée du centre-ville. Les deux (2) jardins périphériques, d'une superficie d'environ 6 600 m², devront être aménagés en harmonie avec le jardin de la Pointe sud.

7. Le jardin de la Pointe sud :

L'espace public, d'une superficie d'environ 1 960 m², à l'entrée du centre-ville est réservé à l'implantation d'une œuvre d'art monumentale. L'aménagement des trottoirs sur ce site devra faire l'objet d'une réflexion.

La fin de la voie rapide et le début de l'artère urbaine seront signifiés par une œuvre d'art signalétique. L'œuvre devra marquer avec force ce passage et devenir le repère visuel qui sera en quelque sorte la porte d'entrée du centre-ville de Montréal. Elle doit avoir un caractère unique, distinctif et être un événement remarquable sur les plans spatial et visuel.

Le choix de l'artiste se fera par un concours international, sur invitation. Les finalistes auront à produire un concept d'œuvre d'art. La tenue de ce concours devra se faire très tôt dans le déroulement du projet afin que l'œuvre d'art puisse être intégrée harmonieusement dans l'aménagement proposé par le Consultant.

8. Aménagement des jardins périphériques de l'entrée du centre-ville

Aménagement de cet espace de 2 900 m² qui abrite actuellement un parc canin très fréquenté. Un traitement spécifique est réservé au terrain adjacent à l'édifice Louis-Charland situé au 801, rue Brennan. Un mini giratoire est prévu entre la portion parc et les bâtiments afin de permettre l'accès aux quais de chargement des immeubles de cet îlot. Ce passage, accès mixte Duke, sera toutefois restreint aux véhicules autorisés et maintient une priorité pour les piétons.

9. Zone de transition à l'entrée du centre-ville

Une zone de transition autoroute/ville bénéficiera d'une attention particulière aux abords de la descente autoroutière, au sud de la rue Brennan afin d'intégrer diverses mesures de limitation de la vitesse à l'entrée de ville. Les mesures d'atténuation favorisant la décélération de la circulation devront être développées, en collaboration avec le Consultant en infrastructures souterraines et génie routier, afin de tenir compte des conditions saisonnières variables, des environnements visuels différents de jour et de nuit et du cadre urbain proposé. Parmi ces mesures nous retrouvons notamment l'éclairage, la plantation d'arbres, l'intégration de certains éléments urbains dans la bande médiane et/ou sur le parapet, etc.

4.3.3 Mise en œuvre du Plan de développement de l'art public

Le mandat du consultant consiste à produire un document illustré et en couleurs qui devra présenter la mise en œuvre du Plan de développement de l'art public.

Pour ce faire, le consultant devra fournir notamment :

- le calendrier général et les échéanciers précis de réalisation et le montage financier de chacune des œuvres à réaliser sur le domaine public;
- des recommandations détaillées quant au programme et aux critères de réalisation de chacune des œuvres sur le domaine public
- tous les documents techniques nécessaires pour la réalisation des concours pour le choix des œuvres sur le domaine public ;
- une évaluation sur 10 ans des budgets d'entretien pour chacune des œuvres sur le domaine public;
- les plans et devis pour la fabrication et l'installation des oeuvres d'art sur le domaine public;
- les critères à inclure dans le PIIA ou autres outils réglementaires développés par la Ville pour les oeuvres prévues sur le domaine privé;
- un échéancier, un montage financier et des recommandations détaillées quant aux critères de réalisation des œuvres d'art temporaires à intégrer sur les palissades de chantier;
- un scénario des extensions médiatiques (site Web, médiation, publications, etc.) et du matériel de promotion de l'ensemble des œuvres.

La tenue des concours pour le choix des oeuvres d'art permanentes sur le domaine public sera sous la responsabilité de la Ville, en collaboration avec la Société. Le Consultant fournira les expertises et services techniques nécessaires pour la tenue du concours et par la suite les plans et devis pour la fabrication et l'installation des œuvres d'art. Un représentant du Consultant fera partie intégrante du jury de sélection à toutes les étapes du concours.

4.3.4 Développement durable

Le développement durable sera également au cœur du projet avec le choix de matériaux durables, la récupération ou la réutilisation de matériaux actuellement sur le site et en vue de la réalisation de travaux planifiés dans l'intérêt des montréalais d'aujourd'hui et pour les générations de demain.

L'approche d'aménagement préconisée s'appuiera sur les principes d'un développement écologique. Le Consultant doit démontrer sa volonté de tabler sur l'efficacité de l'emplacement, la densité

Intégration d'objectifs de développement durable pendant la conception jusqu'à la réalisation du projet. Assurer la réalisation d'un projet respectueux des attentes et besoins des travailleurs, résidents et utilisateurs d'aujourd'hui et des générations futures (principes directeurs de la Société). Le Quartier Bonaventure devra être admissible à l'accréditation LEED ND.

4.3.5 Occupation temporaire des îlots centraux

Une fois la démolition complétée, la Société souhaite que les espaces libérés et réservés au développement immobilier soient aménagés de manière temporaire afin d'empêcher le stationnement de surface et la pollution pouvant se retrouver dans les îlots non construits (contrôle des dépôts sauvages, etc.). Le Consultant doit proposer un aménagement provisoire adapté à l'entrée du centre-ville prestigieuse.

4.3.6 Mobilité et mobilier

La fluidité de l'accessibilité et des circulations piétonnes tant internes que périphériques doit être assurée. On doit sentir le mouvement des interrelations entre la place publique et l'environnement immédiat (dynamisme du centre-ville, proximité avec le Vieux-Montréal, le canal de Lachine, etc). L'accessibilité universelle doit être garantie.

Une étude de circulation véhiculaire a été réalisée par la Ville pour le Quartier Bonaventure et la Ville réalisera pour la Société une étude de circulation du transport actif afin d'alimenter la proposition d'aménagement. Le Consultant doit en prendre connaissance et faire des recommandations cohérentes pour l'élaboration des plans d'aménagement afin que ceux-ci reflètent bien les besoins du nouveau Quartier.

Le Consultant doit élaborer une proposition qui s'inscrit avec la géométrie retenue pour le Quartier. Il a déjà été statué que la rue Duke sera fermée et qu'un accès limité aux véhicules autorisés serait accordé.

La mobilité comme le mobilier devront être des éléments rapidement abordés et développés afin d'alimenter le Consortium TecSult|SNC-Lavalin mandaté pour la conception des plans et devis des infrastructures souterraines et génie routier.

Un ensemble de mobilier urbain devra être développé pour le nouveau quartier en s'inspirant de celui installé dans le Quartier International de Montréal (QIM). Le Consultant doit composer avec un premier élément, soit le grand modèle de lampadaire.

Le Consultant doit, dans un premier temps, proposer une vision globale du Quartier Bonaventure et établir des lignes directrices qui guideront le parti d'aménagement. Les éléments devront être développés tôt au début du mandat afin d'aiguiller le consultant en infrastructures souterraines et génie routier.

Par ailleurs, les composantes du mobilier devront être fonctionnelles, faciles d'entretien et s'inspirer du QIM. Le Consultant doit aussi prévoir, en quantité suffisante, l'implantation de paniers à déchets, cendriers, supports à vélo, fontaines à boire et bacs de plantation.

4.3.7 Éclairage et plantation

L'illumination (artistique, décorative et fonctionnelle) du Quartier Bonaventure est incluse au Projet. Le concept d'éclairage proposé pour l'ensemble du Quartier Bonaventure sert à ancrer celui-ci aux aménagements des quartiers limitrophes, tout en signalant l'unicité de l'entrée au centre-ville de Montréal. L'éclairage de l'artère urbaine s'inscrit en continuité avec les aménagements du domaine public du Quartier international de Montréal (QIM).

Le concept d'éclairage du Quartier Bonaventure cherche également à refléter et mettre en valeur le mobilier et le paysage urbain pour marquer l'entrée de ville. Le plan d'aménagement propose également de rehausser l'éclairage des plantations d'arbres et des massifs végétaux qui ponctuent le parcours sans toutefois générer un ajout à la pollution nocturne. L'éclairage urbain jouera également un rôle comme mesure d'atténuation de la vitesse pour marquer la fin de l'autoroute et le début du milieu urbain.

L'éclairage urbain permettra une animation tant de nuit, en raison de la lumière, que de jour par le caractère unique des lampadaires. La Société a statué sur un modèle de lampadaire qui s'inspire des lampadaires utilisés dans le projet du QIM. Une étude photométrique est actuellement en cours afin de s'assurer que ce dernier respecte les exigences de la Ville de Montréal. Seul le grand modèle de lampadaire de rue est défini.

La trame paysagère des rues Duke côté est et de Nazareth côté ouest est fixé à 7,5 mètres tel qu'indiqué à l'article 3.1.2. Plantation – Trottoirs des rues Duke et de Nazareth. Par ailleurs, la dimension végétale du reste du Quartier Bonaventure doit être conçue et traitée dans les propositions élaborées par le Consultant.

Biens livrables :

Plans de plantation pour le Quartier Bonaventure

4.3.8 Pavages

Les préoccupations d'ordre environnemental doivent inspirer l'ensemble des interventions proposées. À titre plus spécifique, les matériaux tels les pavés de la place publique, des rues et des bordures seront de qualité comparable à celui implanté au QIM. Les appareillages doivent s'inscrire dans les atmosphères et usages propres au Quartier Bonaventure.

4.3.9 Présence d'éléments d'eau dans la place publique

L'intégration d'éléments d'eau dans la place publique du Quartier Bonaventure est exigée. L'eau permet de masquer des bruits importuns et atténuer les nuisances sonores de l'environnement (trafic urbain).

4.4 DOMAINE PRIVÉ D'ACCÈS PUBLIC

Les conditions variables des îlots centraux créent une série de sous-espaces, de part et d'autre des immeubles. Les cours et jardins du domaine privé participent à l'animation des lieux. De plus, la transparence et la perméabilité du rez-de-chaussée des bâtiments accentuent l'animation du domaine public.

L'aménagement des espaces privés d'accès public des îlots centraux (cours, jardins, dégagements des accès aux bâtiments, etc.) est lu comme l'agrandissement naturel du domaine public. Cette condition doit être respectée aussi bien dans l'usage que dans la forme. Le Consultant devra élaborer les lignes directrices pour l'aménagement du domaine privé d'accès public et préciser quels sont les critères à inclure au PIIA ou autres outils réglementaires développés par la Ville pour l'intégration d'œuvres d'art public.

Biens livrables :

Critères de design : Établissement des critères de design et des lignes directrices pour l'aménagement du domaine privé d'accès public (trottoirs, espaces privés, éclairage, signalisation et art public).

5. SERVICES PROFESSIONNELS

La Société a mis en place un bureau de projet dont l'objectif premier est de faciliter la coordination des différents intervenants en concertation avec les autres projets limitrophes. Le mandat du Consultant est d'assumer la conception des plans et devis du projet Bonaventure et ce, avec une participation active de la Direction de la réalisation des travaux, du Service des infrastructures, transport et environnement de la Ville de Montréal.

Plus spécifiquement, le secteur d'intervention du mandat se limite au réaménagement du corridor Bonaventure et à l'îlot de la Commune (entre les rues Saint-Jacques et de la Commune). Toutefois, le mandat pourra inclure des activités de coordination avec certains autres projets tels que le corridor Dalhousie, le stationnement localisé sous l'espace public aménagé dans le quadrilatère des rues Ottawa, de Nazareth, William et Duke, les accès à l'autoroute Ville-Marie, la relocalisation de la chute à neige Wellington, les ateliers de voirie de l'arrondissement Ville-Marie et d'autres projets privés riverains. Advenant des modifications aux limites du secteur d'intervention (Annexe #1) ou à l'ajout de d'autres sous-projets, le mandat fera donc l'objet d'ajustements en conséquence.

À cette fin, le mandat du Consultant sera essentiellement de fournir à la Société les services d'experts-conseil requis en matière de réalisation d'aménagement en milieu urbain complexe.

De plus, le Consultant doit élaborer une variante admissible à l'accréditation LEED ND (Neighbourhood Development) pour projets municipaux.

Le Consultant devra préparer le volet «cahier des charges techniques» pour divers appels d'offres et l'estimation des coûts pour la réalisation des travaux par lots de construction.

5.1 ÉLABORATION D'UN PLAN DE TRAVAIL ET DE L'ÉCHÉANCIER

La présente section décrit de façon générale la portée et le contenu des services professionnels requis du Consultant. Cette description n'est pas limitative et le Consultant doit rendre tous les services et fournir tous les biens livrables complémentaires pour assurer la complète réalisation du mandat de services d'aménagement des espaces libres publics en milieu urbain pendant la phase conception.

De plus, toute l'information ainsi que toutes les actions posées par le Consultant en lien avec le déroulement du projet doivent être accessibles par la Société.

Le Consultant doit fournir la main-d'œuvre, les équipements, le matériel nécessaire pour la conception des plans et devis définitifs par lot de construction et produire les biens livrables du mandat.

Le Consultant devra revoir les tenants et aboutissants issus du rapport d'avant-projet détaillé. Il devra également préparer un plan de travail incluant tout ce qui est nécessaire pour réaliser la conception des plans et devis et pour en suivre le déroulement.

Le plan de travail et l'échéancier devront être approuvés par le bureau de projet. Le bureau de projet utilise le logiciel Primavera pour s'assurer du suivi.

Biens livrables

Les biens livrables seront :

- Établir la structure organisationnelle de son équipe sous forme d'organigramme détaillé;
- Les rôles et responsabilités du chargé de projet, du personnel et des autres intervenants;
- Les ressources humaines requises et le moment de leur mobilisation;
- Le découpage des lots du projet;
- Le budget;
- L'échéancier et les dates jalons en lien avec l'échéancier maître de la Société;
- Les critères de conception et les spécifications;
- Le plan d'approvisionnement;
- Le plan de qualité;
- Les systèmes de contrôle;
- Le système de gestion des changements;
- Le programme de réception des ouvrages;
- Le plan d'ensemble pour les trottoirs, tel qu'identifié à l'article 4.3.1 – Aménagement des emprises de rues;
- Les feuilles de temps de tous les membres de l'équipe devront être fournies pour soutenir les demandes de paiements.

Les plans et devis devront être complétés en fonction de l'échéancier maître de la Société. Il est de la responsabilité du Consultant d'établir l'échéancier de conception en fonction de l'échéancier maître de la Société.

Le Consultant devra développer des scénarios de mise en chantier qu'il soumettra pour approbation au Directeur. Il sera également tenu de prévoir et de faire installer tout ce qui est requis en terme de clôture, de signalisation temporaire et d'affiches explicatives, par exemple, pour rendre le site sécuritaire malgré le chantier.

5.1.1 Échéancier du Consultant

Le Consultant devra établir un échéancier critique d'activités de réalisation auquel les concepteurs devront adapter leurs solutions selon la nature des travaux à réaliser.

Toutes les activités du Consultant devront d'inscrire dans l'échéancier maître de la Société, notamment le Plan de développement d'art public (de la planification à la réalisation).

5.1.2 Phasage du projet Bonaventure

Le projet Bonaventure est fractionné selon différents lots de construction et en fonction du Plan de phasage de tous les travaux et des budgets. Le Consultant doit s'arrimer avec tous les projets ayant un impact sur la réalisation du mandat. Par exemple, le stationnement souterrain sous la place publique sera réalisé par un tiers. Le Consultant devra s'arrimer à ce projet dès la planification.

5.1.3 Coûts des travaux de réalisation

À titre d'information, l'enveloppe budgétaire pour l'ensemble des travaux de réalisation du projet d'aménagement est de l'ordre de 25M\$, incluant toutes les taxes, dépenses incidentes et contingences.

La proposition d'aménagement proposée par le Consultant retenu doit être élaborée de façon à ce qu'elle soit réalisable dans les limites de cette enveloppe.

La Société du Havre Montréal se réserve toutefois le privilège de n'accepter ni la plus basse, ni la soumission ayant obtenu le meilleur pointage, ni aucune des soumissions et de n'encourir aucune poursuite ou réclamation pour frais ou pertes subis par les soumissionnaires. La Société du Havre de Montréal n'assume aucune obligation de quelque nature que ce soit envers le ou les soumissionnaires.

5.2 ORIENTATION DE L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES LIBRES PUBLICS AUTOUR D'UNE VISION IDENTITAIRE DU NOUVEAU QUARTIER BONAVENTURE

Suite à l'élaboration d'un plan de travail et d'un échéancier le Consultant devra produire des documents relatifs aux conditions existantes du site, comprenant :

- caractérisation identitaire;
- étude de besoins :
 - prévoir des rencontres avec les intervenants clés;
 - réaliser un sondage sur internet.
- plan des conditions existantes;
- plan d'analyse des caractéristiques du site.

Cette partie du mandat devra être réalisée rapidement puisque la conception des plans et devis d'infrastructures souterraines et de génie routier débutera dès le début de l'été.

Le Consultant devra débuter son travail par la proposition d'une vision globale de l'aménagement des espaces publics du Quartier Bonaventure. Le Consultant devra prendre connaissance des rapports et études existants et proposer une vision identitaire du nouveau quartier. La proposition d'aménagement doit d'abord se justifier par la reconnaissance du sens et des valeurs accordés collectivement aux futurs espaces publics. La proposition doit aussi réussir à mettre en valeur le cadre architectural et historique du lieu.

Le Consultant est fortement invité à consulter les ouvrages de référence à ce sujet qui sont mis à sa disposition par la Société et il a la responsabilité de consulter toute autre référence pertinente au Projet. Le Consultant doit démontrer clairement par écrit et à l'aide d'illustrations, de coupes et de croquis d'ambiance son parti d'aménagement de manière à étoffer, à justifier et à bien appuyer sa position.

Biens livrables

- Colliger l'information disponibles afin d'en ressortir une vision globale qui guidera la

proposition du Consultant et permettra de concrétiser le parti d'aménagement des espaces libres public;

- Proposer une vision globale pour commentaires et finale;
- Établir les principes d'aménagement qui encadreront la programmation des espaces libres publics;
- Rapport comprenant des esquisses, croquis, photos, maquette de travail, etc.

5.3 ÉTUDES, ANALYSES ET CONDITIONS EXISTANTES

5.3.1 Étude des besoins

La détermination des besoins requiert l'analyse de plusieurs paramètres. D'une part, dresser un portrait sociodémographique autant de la population actuelle et future du projet Bonaventure et des secteurs périphériques que des travailleurs et visiteurs. D'autre part, faire le bilan des installations et des équipements en matière d'espaces libres publics existants.

Le Consultant devra faire des analyses de répartition et de desserte afin d'identifier les besoins en matière d'espaces publics. Finalement, les résultats de ces analyses seront pris en compte afin de déterminer la programmation des espaces libres publics du nouveau Quartier Bonaventure.

Biens livrables :

- Profil sociodémographique (groupes d'âge, composition des ménages, densité de la population, bassin de travailleurs et profils des visiteurs attendus, etc.);
- Offre en espaces libres publics et en équipement (typologie, analyse de la desserte, ratio comparatif de l'offre en équipements);
- Besoins du Quartier Bonaventure en fonction de la population projetée et des espaces à développer;
- Rencontres clés avec les intervenants;
- Sondage internet;
- Rapport.

5.3.2 Caractérisation géotechnique et environnementale

Plusieurs études de caractérisation géotechnique et environnementale ont déjà été réalisées pour le Projet. Une liste des études figure en annexe. Un croquis de localisation des sondages est disponible pour consultation au bureau de la Société, situé au 740, rue Notre-Dame Ouest, 12e étage, bureau 1234.

Dans l'éventualité où des plans et devis de réhabilitation environnementale étaient nécessaires, ils seront élaborés sous la responsabilité d'un tiers engagé par la Société. Toutefois, le Consultant est responsable de coordonner ses interventions avec celles du tiers engagé par la Société, tout au long du processus de conception. De plus, le Consultant doit intégrer les plans et devis de réhabilitation environnementale aux documents d'appel d'offres du Projet.

En cours de mandat, le Consultant est tenu d'aviser le Directeur s'il juge que des sondages ou analyses supplémentaires sont requis pour bien orienter la suite des interventions. Le cas échéant, cette caractérisation supplémentaire sera aussi sous la responsabilité d'un tiers engagé par la Société.

5.3.3 Mesures de protection des ressources archéologiques

Une firme spécialisée en archéologie sera retenue par la Société pour réaliser les interventions archéologiques requises (supervisions, fouilles, sondages archéologiques préalables, etc.) dans le cadre des travaux de construction et d'aménagement du Projet.

Le Consultant est responsable d'intégrer aux plans et cahier des charges, les prescriptions spéciales relatives aux mesures de protection des ressources archéologiques ainsi que de coordonner ses interventions avec les archéologues de la Ville et du Ministère et celles du tiers engagé par la Société, tout au long du processus des plans et devis.

5.3.4 Plan des conditions existantes

Le Consultant doit élaborer le plan de toutes les conditions existantes nécessaires décrivant et localisant exactement tous les éléments construits du Projet (voir l'article 4.3 – Espaces libres publics à développer). Par exemple, un parc canin est situé à l'intersection de l'autoroute Bonaventure et des rues Brennan et Duke.

La Société fournira l'ensemble des plans de topographie, de planimétrie des utilités publiques du Projet et leurs conditions. Toutefois, le Consultant est responsable de se procurer toute information qu'il jugera complémentaire nécessaire à la bonne réalisation du Projet. Les renseignements que le Consultant pourrait être appelé à joindre aux documents fournis devront être élaborés sur la base SCOPQ-NAD-83.

5.3.5 Plan d'analyse des caractéristiques du site

En vue de préciser le programme d'aménagement et d'orienter le développement du Projet, le Consultant doit présenter des plans complets d'analyse des caractéristiques physiques, climatiques (vents, ensoleillement, enneigement, etc.) et spatiales du site de même que social du contexte dans lequel il s'inscrit. Ce plan doit identifier, quantifier et qualifier les usages de même que les différentes observations relatives aux aspects fonctionnels, sécuritaires et visuels du site et de son contexte. Ce plan doit présenter une synthèse des informations en vue d'orienter le parti d'aménagement et le développement du Projet. Le Consultant devra optimiser le plan de réaménagement qui a été proposé, dans le cadre de l'avant-projet détaillé, par le Groupe Cardinal Hardy en aménagement et le Consortium Dessau | Groupe SM en transport circulation et génie routier.

Il n'est pas nécessaire de faire le comptage des circulations véhiculaires, car il existe à l'étude de circulation déjà réalisée. Toutefois si le Consultant juge qu'il est nécessaire de compléter certains aspects de l'étude pour justifier son parti d'aménagement et sa proposition, il doit en prévoir l'élaboration.

5.4 ÉLABORATION DES PLANS D'AMÉNAGEMENT

5.4.1 Parti d'aménagement et plan d'ensemble

Dans le cadre du présent Projet, l'élaboration du plan d'ensemble et des esquisses doit recevoir une attention très particulière. Le Consultant doit démontrer clairement en plan son parti d'aménagement, décrit à l'article 5.2, de manière à étoffer, à justifier et à bien appuyer sa position. Le plan d'ensemble doit aussi inclure un scénario de circulation de tous les modes de déplacement (Ville de Montréal : Étude de circulation piétonnière). Le parti d'aménagement doit faire l'objet d'une présentation PowerPoint.

Les esquisses permettront aussi de soutenir le parti d'aménagement. Cette étape permet de plus au Consultant d'exprimer et de soumettre son interprétation du programme sur le plan conceptuel. Elle doit permettre d'identifier la localisation des éléments et équipements ainsi que les liens préconisés entre les activités. Les esquisses doivent permettre de saisir la structure de l'espace ainsi que le caractère et les ambiances que l'on veut créer. On y retrouve la formulation des critères de design et de performance pour chacun des éléments du programme, et l'élaboration d'un concept général. Elle peut comporter des plans, des croquis d'ambiance, des photographies, des maquettes de travail, des échantillons de matériaux et toute autre information pertinente pour exprimer le parti conceptuel.

Autres biens livrables :

- Plan d'ensemble, un rapport pour le parti d'aménagement, incluant scénario de circulation, présentation Power Point, esquisses et estimation des coûts classe C;
- plans d'aménagement préliminaires, estimation des coûts classe B et cahier de critères de design (incluant les documents de référence), version préliminaire;
- plan d'aménagement final, estimation des coûts classe B et cahier de critères de design (incluant les documents de référence), version finale;
- présentation PowerPoint, plan de présentation, coupes et illustrations ;
- vidéo d'animation 3D haute définition HD de 3 à 5 minutes et une maquette de présentation

5.4.2 Plans d'aménagement et cahier de critères de design

5.4.2.1 Plans d'aménagement

Sur la base de l'esquisse retenue et pour chacun des espaces définis à l'article 4.3 – Espaces libres publics à développer, le Consultant doit produire les plans d'aménagement et les plans de circulation (tous les modes de circulation) en version préliminaire et par la suite en version finale à une échelle appropriée, définissant précisément les aménagements proposés. Ces plans doivent être mis en couleurs et déposés sur le site FTP.

Le Consultant doit également produire une évaluation des coûts d'aménagement de classe B accompagnant la version préliminaire des plans d'aménagement et mise à jour pour la version finale (voir annexe 6).

5.4.2.2 Cahier de critères de design

Accompagnant les plans d'aménagement, un document illustré et en couleurs doit être élaboré par le Consultant afin de définir et de justifier les concepts et les critères d'aménagement préconisés et les matériaux prévus pour favoriser l'intégration visuelle et fonctionnelle du Projet au milieu environnant.

Ce document doit particulièrement mettre en relief l'approche conceptuelle du Projet, en décrivant le parti conceptuel, ses origines et ses références, les critères développés dans les choix de design proposés et la vision d'ensemble que le concepteur désire communiquer au public.

Le Consultant doit également remettre à la Société tous les documents de référence qui auront servi à établir son cahier de critères de design. Les documents de référence doivent être classés et apparaître en annexe.

- Un résumé doit de plus accompagner le cahier des critères de design;
- Le Consultant devra fournir rapidement les plans d'aménagement et les critères de design retenus au Consortium Tecslut-SNC-Lavalin afin qu'il puisse les intégrer à ses plans et devis;
- Critères applicables pour un accréditation LEED.

5.4.3 Plan de présentation et illustrations

Le Consultant doit assurer l'élaboration du plan couleur de présentation. De plus, le Consultant doit préparer trois illustrations couleur, format 24" x 36" ainsi qu'une présentation PowerPoint, une maquette de présentation et un vidéo d'animation 3D en haute définition (HD) de 3 à 5 minutes.

Le plan de présentation et les illustrations doivent être montés sur «Foam core» ou sur autre support approprié en trois copies.

Advenant que la participation du Consultant à une présentation publique ne soit pas requise, ce dernier n'aura pas à produire les documents décrits au présent article. Conséquemment, les conditions de l'article 5.12.3.3 – Possibilité d'une présentation publique s'appliqueront.

5.4.4 Animation 3D

Le Consultant doit réaliser une animation 3D de grande qualité et en haute définition (HD) de 3 à 5 minutes comprenant :

- Étape 1. Phase préparatoire
- Étape 2. Développement du scénario (storyboard illustré en format PDF)
- Étape 3. Modélisation 2D et 3D - photo-simulations d'ambiance
- Étape 4. Réalisation de la narration et de la trame sonore (Enregistrement des textes en studio par un narrateur professionnel)
- Étape 5. Montage vidéo

La traduction et l'enregistrement de la narration pour cette animation.

5.4.5 Maquette physique 3D

Le Consultant doit produire une maquette physique en trois dimensions de grande qualité de la première phase du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure, phase 1. L'échelle de la maquette devra être de 1 : 650.

5.5 CONCEPTION DES PLANS ET DEVIS DÉFINITIFS ET DOCUMENTS D'APPELS D'OFFRES PAR LOTS DE CONSTRUCTION

Le Consultant retenu devra rapidement prendre connaissance des rapports existants, valider et optimiser les plans produits à l'étape d'avant-projet détaillé (rapports de Cardinal Hardy et du Consortium Dessau|Groupe SM), procéder à la préparation des plans et devis définitifs pour les lots données en fonction des standards de la Ville, produire une estimation des coûts pour chacun des lots et préparer les documents reliés au cahier des charges techniques pour les appels d'offres par lot de construction.

L'élaboration d'une variante admissible à l'accréditation LEED ND doit être soumise à la Société.

Biens livrables pour chacun des espaces à développer selon l'article 4.3 dont l'occupation temporaire des îlots centraux

- La variante admissible à l'accréditation LEED ND;
- plans et devis¹ préliminaires à 30% d'avancement et estimation des coûts classe A;
- plans et devis¹ préliminaires à 60% d'avancement et estimation des coûts classe A;
- plans et devis¹ préliminaires à 90% d'avancement et estimation des coûts classe A;
- plans et devis¹ intégrant les commentaires techniques pour suivi par la Société et la Direction de la réalisation des travaux de la Ville;
- plans et devis¹ finaux et coûts classe A;
- devis d'entretien¹ des équipements particuliers (pompe, fontaine, éclairage, etc.)
- approbation des plans et devis par les autorités gouvernementales responsables et/ou par les partenaires affectés par les améliorations ou aménagements proposés;
- plans d'exécution à une échelle appropriée, incluant les coupes et les détails techniques requis;
- devis final;
- bordereau des prix pour la formule de soumission ainsi que les critères de sélection et les grilles d'évaluation;
- estimation des coûts classe A;
- plans de plantation finaux;
- devis d'entretien des équipements particuliers (éclairage, pompe, fontaine, maçonneries, etc.) ;
- calendrier des travaux;
- plan de gestion de la circulation du secteur en fonction du calendrier des travaux.

S'il y a lieu, le Consultant est responsable de la préparation et de la transmission des addenda aux entrepreneurs durant la période de soumission. Le Consultant doit s'assurer auprès de tous les entrepreneurs soumissionnaires de la bonne réception des addenda. Il doit aussi participer à l'analyse des soumissions, à l'élaboration des recommandations et si requis, à la rédaction des documents justificatifs en prévision de l'octroi de contrat.

5.5.1 Autres informations d'intérêt

- Les demandes d'appels d'offres publics, l'analyse administrative des soumissions ainsi que l'octroi des contrats de construction seront sous la responsabilité de la Société;
- Le Consultant devra faire l'analyse technique des soumissions et fournir des recommandations sur différentes offres de services;
- **Le contrôle des matériaux et les analyses de laboratoire sont exclus du présent mandat;**
- L'aménagement paysager, le mobilier urbain doit s'intégrer aux plans et devis du Consultant en infrastructures souterraines et génie routier. Le Consultant du présent mandat doit en tenir compte lors de ses travaux;
- Le Consultant doit déposer tous les documents électroniques sur le site FTP de la Société et ce à chacune des étapes.
- Le Consultant devra fournir, au besoin, des copies papier des documents sans frais pour la Société;
- Le Consultant doit identifier les biens et équipements requérant un pré achat.

5.6 COMMUNICATIONS TECHNIQUES

Le Consultant devra collaborer avec le responsable de la coordination du maintien de la circulation du bureau de projet Bonaventure pour lui fournir les informations nécessaires aux activités suivantes :

- Participer et contribuer à la réalisation d'un plan de communication
- Fournir de l'information pour les communications opérationnelles pour la phase réalisation des travaux (avis, panneaux, séance d'information);

5.6.1 Compte rendu de réunion technique

Le Consultant sera responsable de rédiger le compte rendu des réunions auxquelles il participera avec les représentants des différents services de la Ville, des arrondissements du Sud-Ouest et de Ville-Marie, des partenaires ou avec tout autre intervenant au dossier.

5.7 ARRIMAGE AVEC LE CONSORTIUM TECSULT | SNC-LAVALIN

Tel que mentionné à plusieurs reprises, le Consultant retenu dans le présent mandat devra travailler conjointement avec le consortium Tecslult|SNC-Lavalin. La Société a conduit, en collaboration avec la Ville, un mandat de conception des plans et devis pour les infrastructures souterraines et génie routier.

Le Consultant retenu devra donc prévoir un processus de collaboration et d'échange d'informations avec les consultants qui réaliseront les plans et devis en infrastructures souterraines et génie routier.

5.8 COLLABORATION AVEC LES PROFESSIONNELS EN ART PUBLIC ET EN ARCHITECTURE DU PAYSAGE DU BUREAU DE PROJET DE LA SOCIÉTÉ

Le Consultant retenu pour ce mandat devra également travailler conjointement avec le professionnel en art public ainsi que l'architecte paysagiste choisi par la Société et la Ville pour s'assurer de la conformité de la proposition avec les exigences du client, soit la Ville.

5.9 COLLABORATION AVEC LES ÉQUIPES DE PHOTOGRAPHIES ET DE TOURNAGE VIDÉO

La collaboration et la complicité du Consultant retenu pour réaliser le mandat sont requises pour permettre la prise de photographies et/ou vidéo.

5.10 PERMIS, ORDONNANCES ET RÈGLEMENTS

Le Consultant doit se conformer aux lois, ordonnances, codes et règlements provinciaux, fédéraux et autres régissant les présents services professionnels et assumer la responsabilité de toute contravention à ces lois, ordonnances, codes et règlements. Le Consultant doit se procurer, le cas échéant, tous les permis nécessaires pour exécuter les présents services professionnels, incluant ceux exigés par la Ville de Montréal (arrondissements du Sud-Ouest et de Ville-Marie).

5.11 RELEVÉS COMPLÉMENTAIRES

Le Consultant devra effectuer les relevés requis, à ses frais, pour réaliser son mandat. L'arpentage complet (arpentage foncier, infrastructures souterraines, plans et profils et la géométrie routière) du secteur d'intervention a été effectué en 2008 par la Division de la géomatique de la Ville de Montréal.

5.12 COORDINATION, RENCONTRES ET PRÉSENTATIONS

5.12.1 Coordination

La firme en architecture de paysage retenue doit agir en tant que Coordonnateur de projet et doit voir à la bonne réalisation de l'ensemble du contrat selon les prescriptions du présent document. Les services de base du Coordonnateur incluent, à toutes les étapes, la planification, l'organisation et la coordination des travaux et la conciliation des documents de toutes les disciplines et des autres professionnels engagés ou désignés par la Ville pour prendre part au présent Projet. Sous réserve des droits et obligations professionnels exclusifs, le Coordonnateur doit assumer la coordination des travaux pour l'ensemble des disciplines impliquées dans la réalisation de l'ouvrage, ainsi que la responsabilité des estimations et des calendriers.

Le Coordonnateur a également pour tâche de coordonner toutes les activités nécessaires à la bonne réalisation du projet et, au besoin, doit veiller à la production des documents requis.

5.12.2 Rencontres de coordination et de travail

Le nombre de rencontres varie en fonction de l'envergure du projet et de sa complexité (nombre d'intervenants impliqués, etc.).

Pendant la période de planification 2009-2013, le Consultant doit prévoir les rencontres suivantes:

Rencontres et visites	Contenu des rencontres
1 rencontre	Au début du contrat – réunion de démarrage
5 rencontres	Plan de travail et échéancier
35 rencontres	Comité de suivi
180 rencontres	Comités techniques
105 rencontres	Comité restreint avec le bureau de projet et le Consortium Tecult SNC-Lavalin
Visites de site	1 visite après la réunion de démarrage et 1 à chaque étape de réalisation du projet
4 rencontres	Pour la présentation de la vision globale
3 rencontres	Pour la présentation du dossier des conditions existantes
3 rencontres	Pour la présentation des esquisses et des plans d'aménagement
3 rencontres	Pour la présentation des commentaires de la Société sur les plans et devis préliminaires
3 rencontres	Pour la présentation des commentaires de la Société sur les plans et devis finaux, version préliminaire
3 rencontres	Pour la présentation des commentaires de la Société sur les plans et devis finaux, version finale pour commentaires
9 rencontres	Préparation des documents de concours (3) – Art public
9 rencontres	Participation au jury – Art public (3 concours)
3 rencontres	Présentation du Plan de développement de l'art public
3 rencontres	Rencontres avec les intervenants clés – étude de besoins
6 rencontres	à définir au besoin
Sur demande	Présentations auprès du Conseil d'administration de la Société ainsi qu'auprès de son Comité de liaison

En vue de faciliter le travail du Consultant en ce qui concerne la conception du Projet, le Directeur ou le Consultant pourra, à l'occasion et sans frais supplémentaires, prévoir des rencontres de travail. Ces rencontres ont pour but d'assurer un meilleur suivi du Projet.

Le Consultant est responsable de la convocation, de la rédaction, de la correction et de la distribution des comptes-rendus de réunions dans les cinq jours suivant chaque réunion.

Dans le cas où les rencontres de coordination prévues au cours de la phase de planification ne n'étaient pas utilisées en totalité, la Société se réserve le droit de consacrer les heures restantes à des rencontres de coordination qui pourraient être nécessaires à toutes autres étapes du projet.

Le Consultant doit noter qu'une présentation du projet aux soumissionnaires durant les appels d'offres pourrait être nécessaire. Le cas échéant, la préparation de cette rencontre par le

Consultant, sa présence et la rédaction du compte-rendu seront inclus aux honoraires soumis et donc il n'y aura pas d'honoraires supplémentaires accordés à moins que des éléments de présentation particuliers soient demandés par le Directeur tels que des illustrations supplémentaires, un montage PowerPoint ou autre. Si tel était le cas, une entente écrite préalable indiquant le détail des frais devra être convenue.

5.12.3 Présentations

5.12.3.3 Possibilité d'une présentation publique

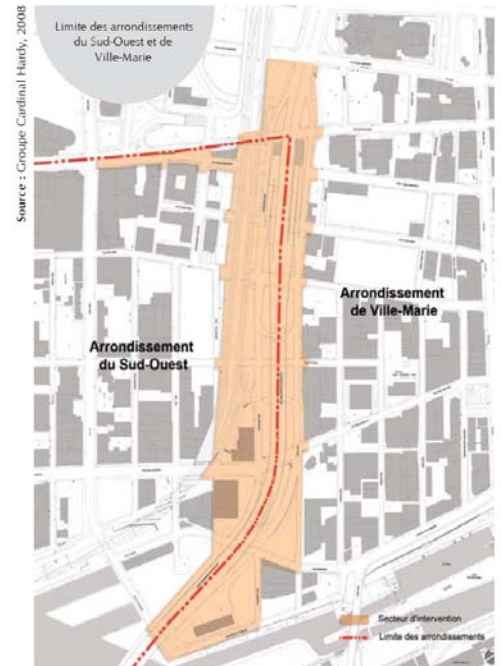
La participation du Consultant à une présentation publique pourrait être requise. Le Consultant doit donc prévoir les honoraires requis à cette fin à la rubrique appropriée indiquée aux tableaux des honoraires joints en annexe. Le cas échéant, les documents décrits à l'article 5.4.3 devront être produits et seront utilisés lors de cette présentation. Le Directeur se réserve le droit de substituer les services décrits au présent article et à l'article 5.4.3 par des services supplémentaires ou de les annuler en tout ou en partie dans le cas où la participation du Consultant à une présentation publique ne serait pas requise.

Certains îlots centraux, occupés par l'actuelle autoroute Bonaventure, chevauchent les arrondissements du Sud-Ouest et de Ville-Marie. Les paramètres réglementaires ne sont pas uniformes dans les deux arrondissements. Devant cette situation, la Société du Havre de Montréal a recommandé, lors du dépôt à la Ville de Montréal de son rapport d'avant-projet détaillé d'harmoniser la réglementation d'urbanisme afin de s'assurer que le développement futur du Quartier Bonaventure respecte le scénario de référence retenu.

La Ville prévoit une Consultation publique en début de mandat du Consultant. Tout ajustement aux plans découlant des recommandations émises par l'Office de Consultation Publique de Montréal à la suite de la consultation doivent être faits et assumés par le Consultant. Aucun frais supplémentaire ne sera autorisé pour effectuer les modifications requises.

5.12.3.4 Autres présentations

La participation du Consultant à 8 (huit) présentations formelles pourrait être requise. Le Consultant doit donc prévoir les honoraires requis à cette fin à la rubrique appropriée indiquée aux tableaux des honoraires joints en annexe. Le cas échéant, les documents décrits à l'article 5.4.3 devront être produits et seront utilisés lors de cette présentation. Le Directeur se réserve le droit de substituer les services décrits au présent article et à l'article 5.4.3 par des services supplémentaires ou de les annuler en tout ou en partie dans le cas où la participation du Consultant à une présentation publique ne serait pas requise. Tous les ajustements aux esquisses ou aux plans découlant des recommandations émises à la suite des présentations ou consultations formelles doivent être faits et assumés par le Consultant. Aucuns frais supplémentaires ne seront autorisés pour effectuer les modifications requises.



5.13 DESCRIPTION DES QUALIFICATIONS REQUISES POUR LA CONCEPTION DES PLANS ET DEVIS

L'équipe décrite au présent article représente un minimum. Il est de la responsabilité du Consultant de juger de la pertinence d'y adjoindre d'autres membres de manière à remplir l'ensemble des responsabilités selon la nature du Projet et la proposition développée par le Consultant. De plus, la participation d'autres membres aux compétences pertinentes et particulières au présent Projet sera considérée dans l'évaluation de l'offre de services par le comité de sélection.

Les définitions suivantes s'appliquent à toutes les sections du document d'appel d'offres. Il est à noter que dans le calcul du nombre d'années d'expérience pertinente pour les postes mentionnés ci-dessous, les années consacrées à l'obtention d'un diplôme de deuxième cycle (maîtrise) ou de troisième cycle (doctorat), peuvent y être incluses. L'expérience en milieu urbain complexe sera un avantage majeur dans le choix du Consultant.

5.13.1 Chargé de projet

Un Architecte paysagiste, ayant un minimum de quinze (15) années d'expérience pertinente, membre de l'Association des architectes paysagistes du Québec, qui agira à titre de chargé de projet, ayant des compétences dans l'aménagement d'espaces publics en milieu urbain complexe. De plus, le Chargé de projet devra détenir une formation en gestion de projets.

On entend par chargé de projet, le professionnel qui suit de très près l'évolution du projet. Il doit assumer la part administrative mais aussi assurer le support technique du projet, autant au niveau de la conception que de la réalisation en chantier. Toute question relative au suivi du projet incluant le programme, la proposition d'aménagement, le budget, l'échéancier, les travaux en chantier doit être discutée entre le chargé de projet de la Société et le chargé de projet du Consultant et non avec une personne déléguée par ce dernier.

Le chargé de projet du Consultant doit jouir d'un pouvoir décisionnel que lui octroie la firme afin que les rencontres et les échanges soient fructueux et que les décisions soient prises dans l'immédiat le plus souvent possible. Le chargé de projet du Consultant, s'il n'est pas le concepteur principal, doit néanmoins être bien avisé de la justification des propositions, du processus de conception, du suivi et des problèmes soulevés tout au long du processus de design. Il doit voir à l'encadrement très rigoureux des membres de l'équipe et faire partie intégrante de cette équipe de travail et non s'y joindre uniquement lors des réunions de coordination ou de travail ou à des moments jugés particuliers ou problématiques.

Il possède également une connaissance approfondie des exigences de conception de la Ville.

Le chargé de projet doit travailler avec le ou les artiste(s), le professionnel en art public ainsi que l'architecte paysagiste du bureau de projet. Toute substitution éventuelle devra être préalablement approuvée par la Société et devra se faire avec du personnel de formation et d'expériences équivalentes.

5.13.2 Architecte paysagiste

Deux Architectes paysagistes ayant au moins (10) dix ans d'expérience, membre de l'Association des architectes paysagistes du Québec (AAPQ) et de l'Association des architectes paysagistes du Canada (AAPC). L'expérience dans des projets d'aménagement comprenant des oeuvres d'art public est un atout.

5.13.3 Architecte

Un Architecte ayant au moins (15) quinze ans d'expérience, membre de l'Ordre des architectes du Québec (OAQ). L'Architecte senior doit posséder au moins quinze (15) années d'expérience pertinente et un diplôme universitaire dans sa spécialité ou toute combinaison au moins équivalente de formation et d'expérience. Il doit être membre en règle ou détenteur d'un permis de l'Ordre des architectes du Québec (OAQ).

5.13.4 Designer urbain

Le Designer urbain possède au moins dix (10) ans d'expérience pertinente et un diplôme universitaire dans sa spécialité ou toute combinaison au moins équivalente de formation et d'expérience. Membre de l'association professionnelle régissant son domaine d'expertise. Il possède une connaissance du territoire à l'étude ainsi qu'une expérience dans le cadre de projets de réaménagement urbains d'envergures, intégrant des volets de reconfiguration du domaine public. Il possède une expérience dans le cadre de réalisations concrètes de nature similaire. Il possède les connaissances et l'habileté de travailler en équipe dans le cadre de projet d'aménagement et de design urbain. L'expérience dans des projets urbains comprenant des oeuvres d'art public à caractère permanent ou temporaire est un atout.

5.13.5 Designer industriel

Le Designer industriel possède au moins dix (10) ans d'expérience pertinente et un diplôme universitaire dans sa spécialité ou toute combinaison au moins équivalente de formation et d'expérience. Membre de l'Association des designers industriels du Québec (ADIQ). Il possède une connaissance du territoire à l'étude ainsi qu'une expérience dans le cadre de projets de réaménagement urbains d'envergures, intégrant des volets de reconfiguration du domaine public. Il possède une expérience dans le cadre de réalisations concrètes de nature similaire. Il possède les connaissances et l'habileté de travailler en équipe dans le cadre de projet d'aménagement.

5.13.6 Conseiller en éclairage urbain

Le Conseiller en éclairage urbain accompagnera les acteurs de l'aménagement urbain dans le choix des solutions les plus appropriées en matière d'éclairage et de mise en valeur par la lumière. Il possède les connaissances et l'habileté de travailler en équipe dans le cadre de projet d'envergure d'aménagement. Le Conseiller devra travailler en étroite collaboration avec les spécialistes de la Ville.

5.13.7 Spécialiste en transport actif

Le Spécialiste en transport actif possède une connaissance du territoire à l'étude ainsi qu'une expérience dans le cadre de projets de réaménagement urbains d'envergures, intégrant des volets de reconfiguration du domaine public. Il possède une expérience dans le cadre de réalisations concrètes de nature similaire. Le Spécialiste devra travailler en étroite collaboration avec les professionnels de la Ville et le consultant en infrastructures souterraines et génie routier.

5.13.8 Spécialiste en signalisation

Le Spécialiste en signalisation possède une connaissance du territoire à l'étude ainsi qu'une expérience dans le cadre de projets de réaménagement urbains d'envergures, intégrant des volets de reconfiguration du domaine public. Il possède une expérience dans le cadre de réalisations concrètes de nature similaire.

5.13.9 Spécialiste(s) en réalisation de fontaine ou de jeux d'eau

Le(s) Spécialiste(s) en réalisation de fontaine ou de jeux d'eau possède une connaissance du territoire à l'étude ainsi qu'une expérience dans le cadre de projets de réaménagement urbains d'envergures, intégrant des volets de reconfiguration du domaine public. Il possède une expérience dans le cadre de réalisations concrètes de nature similaire.

5.13.10 Professionnel accrédité LEED

Le Professionnel accrédité LEED possède les connaissances et les compétences requises pour participer au processus de design, pour soutenir et pour encourager le processus de design intégré ainsi que pour faciliter les processus d'enregistrement et de certification LEED ND.

5.13.11 Spécialiste en estimation

Le Spécialiste en estimation possède au moins dix (10) années d'expérience pertinente et une attestation d'études collégiales d'« estimation en construction » ou toute autre combinaison équivalente de formation et d'expérience. Il doit être en mesure d'effectuer les estimations détaillées de classe « A » (précision de $\pm 10\%$) des coûts de construction.

5.13.12 Technicien senior

Le Technicien senior possède au moins quinze (15) ans d'expérience pertinente et un diplôme d'études collégiales dans sa spécialité ou toute combinaison au moins équivalente de formation et d'expérience.

5.13.13 Technicien intermédiaire

Le Technicien intermédiaire possède au moins cinq (5) années d'expérience pertinente et un diplôme d'études collégiales en génie ou en construction ou toute combinaison au moins équivalente de formation et d'expérience.

5.13.14 Technicien junior

Le Technicien junior possède un diplôme d'études collégiales en génie ou en construction ou toute combinaison au moins équivalente de formation et d'expérience.

5.13.15 Dessinateur senior

Le Dessinateur senior possède au moins dix (10) ans d'expérience pertinente de projet d'infrastructure en milieu urbain complexe et un diplôme d'études collégiales dans sa spécialité ou toute combinaison au moins équivalente de formation et d'expérience.

5.13.16 Dessinateur intermédiaire

Le Dessinateur intermédiaire possède au moins cinq (5) années d'expérience pertinente et un diplôme d'études collégiales dans sa spécialité ou toute combinaison au moins équivalente de formation et d'expérience.

6. AVIS ET INSTRUCTIONS AUX CONSULTANTS

6.1 OBJECTIF DE LA DÉMARCHE SUIVIE

Le choix de procéder à un appel d'offres public est fondé sur le système de pondération et d'évaluation des offres qui a pour objectif de départager les soumissions en vue de choisir celle qui présente la **meilleure offre**. Et ce, en établissant tous les critères et exigences requis pour évaluer les soumissions dans un climat d'objectivité et de transparence propice à assurer une évaluation juste et équitable des offres et un traitement égal de tous les Consultants.

6.2 DÉFINITION

Dans le présent document, à moins que le contexte n'indique un sens différent, les termes suivants signifient :

- 6.6.1 Appel d'offres :** les documents émis par la Société du Havre de Montréal pour manifester son intention de retenir des services professionnels et pour recevoir des offres quant à ces services. Ces documents comprennent, sans s'y restreindre, les instructions et clauses générales, les clauses particulières, les spécifications ou devis, les formulaires de soumission, et les addenda, le cas échéant;
- 6.6.2 Architecte :** membre en règle de l'Ordre des architectes du Québec;
- 6.6.3 Architecte paysagiste :** membre en règle de l'Association des architectes paysagistes du Québec et de l'Association des architectes paysagistes du Canada;
- 6.6.4 Bureau de projet :** le bureau de projet Bonaventure est constitué de la Société, du Service des infrastructures, transport et environnement de la Ville de Montréal (SITE) et de représentants de la firme Genivar;
- 6.6.5 Chargé de projet de la Société :** le chargé de projet de la Société est le responsable du suivi et de l'encadrement du Consultant dans le cadre du Projet ;
- 6.6.6 Chargé de projet du Consultant :** le chargé de projet du Consultant est la personne désignée par le Consultant responsable de la conception et de la réalisation du Projet ;
- 6.6.7 Coordonnateur :** l'Architecte paysagiste, sous réserve des droits et obligations dévolus exclusivement à l'Ingénieur et à l'Architecte, qui assume la coordination des plans et devis et cahier des charges et des addenda pour l'ensemble des disciplines impliquées dans la réalisation de l'ouvrage;

- 6.6.8 Consultant** la personne, physique ou morale, ou la société qui complète, signe et dépose une soumission, le terme « soumissionnaire » est un synonyme;
- 6.6.9 Contrat :** l'appel d'offres, la soumission, les recommandations du Comité de sélection et la résolution de la Société du Havre de Montréal acceptant la soumission du Consultant suivant lesdites recommandations et la convention de Services professionnels ;
- 6.6.10 Devis :** le document technique faisant état des besoins exprimés par la Société du Havre de Montréal;
- 6.6.11 Directeur :** le directeur du projet Bonaventure à la Société du Havre de Montréal;
- 6.6.12 Ingénieur :** membre en règle de l'Ordre des ingénieurs du Québec;
- 6.6.13 Lot :** le lot est l'ensemble des travaux à réaliser à l'intérieur d'un même contrat de construction;
- 6.6.14 Mandat :** la réalisation par une firme des services et/ou travaux requis pour satisfaire aux besoins de la Société du Havre de Montréal, tels que spécifiés dans son devis et proposés dans la soumission;
- 6.6.15 Projet :** Projet Bonaventure – Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville, phase 1 | Services professionnels en aménagement paysager des espaces libres publics | Conception des plans et devis;
- 6.6.16 Société :** la Société du Havre de Montréal, ses héritiers, ayants droit et représentants légaux. La Société du Havre de Montréal à titre de gestionnaire de projets pour le compte de la Ville pour la réalisation du projet Bonaventure. La Société représente les intérêts de la Ville;
- 6.6.17 Soumission :** les documents dans lesquels les services ou biens demandés par la Société dans un appel d'offres, lui sont offerts aux prix et conditions préalablement indiqués par la Société. Il est à noter qu'aux fins des présentes, les termes « offre de services » et « proposition de services » sont des synonymes;
- 6.6.18 Sous-traitant :** toute personne, physique ou morale, ou toute société dont les services sont retenus par le Consultant pour fournir la totalité ou une partie des biens ou des services demandés dans l'appel d'offres;
- 6.6.19 Ville :** la Ville de Montréal.

6.3 ADMISIBILITÉ ET EXCLUSIONS

Tous les Consultants doivent être membre en règle de l'Association des architectes paysagistes du Québec (AAPQ), de l'Association des architectes paysagistes du Canada (AAPC) et de l'Ordre des architectes du Québec (OAQ) depuis au moins trois (3) mois avant le dépôt de l'offre de services.

Le Consultant doit avoir une place d'affaires à Montréal.

6.4 PRÉPARATION DE LA SOUMISSION

6.4.1 Seules sont admises à déposer une soumission, les personnes, physiques ou morales, ou les sociétés ayant pris elles-mêmes livraison d'un exemplaire de l'appel d'offres à la Société du Havre de Montréal et ayant acquitté les frais exigés de **CENT DOLLARS (100\$)**. Personne d'autre que la Société du Havre de Montréal précitée n'est autorisée à agir en son nom dans la remise de tel exemplaire.

6.4.2 Le Consultant doit vérifier tous les documents du présent appel d'offres et recueillir toutes les informations dont il peut avoir besoin pour préparer sa soumission.

6.4.3 Toute demande d'information relative à l'appel d'offres doit être faite en temps utile de manière à ce que la Société du Havre de Montréal dispose d'un délai raisonnable pour y répondre avant la date d'ouverture.

6.4.4 Toute demande d'information doit être adressée par télécopieur ou par courriel à madame **Nancy Dubé**, Chargée de projets :

- Télécopieur: (514) 872-9471
- Courriel : ndube.p@ville.montreal.qc.ca
- En cas d'absence de madame Nancy Dubé, communiquez avec monsieur **Réjean Durocher**, Chargé de projets | Approvisionnement et administration de la Société du Havre de Montréal par courriel : rdurocher.p@ville.montreal.qc.ca

6.4.5 S'il y a lieu d'expliquer, de modifier ou de compléter l'appel d'offres, un addenda est émis et transmis à chacune des personnes ou sociétés s'étant procuré un exemplaire de l'appel d'offres. Tout addenda fait partie intégrante de l'appel d'offres, le défaut d'accuser réception dudit addenda pourra entraîner le rejet de la soumission.

6.4.6 En cas de difficultés d'interprétation, l'ordre de préséance de l'ensemble des documents émis par la Société du Havre de Montréal relativement à cet appel d'offres est le suivant :

- A) Les addenda, le cas échéant, du plus récent au plus ancien;
- B) Les annexes de l'appel d'offres, selon l'ordre numérique;
- C) L'appel d'offres, comprenant le devis technique;
- D) Les instructions aux Consultants.

6.4.7 Aucun renseignement obtenu autrement que par un tel addenda n'engage la responsabilité de la Société.

6.4.8 Si l'addenda ne peut être émis plus de deux (2) jours ouvrables avant la date prévue d'ouverture des soumissions, cette date sera reportée et les personnes et les sociétés s'étant procuré un exemplaire de l'appel d'offres de la Société en seront informées par addenda.

6.4.9 La soumission ne doit contenir aucune autre clause que celles stipulées par la Société. Toute demande du Consultant pour ajouter ou modifier des clauses incluant celle ayant pour objet le paiement d'intérêts sera refusée par la Société. Toutefois, le Consultant peut indiquer les éléments qu'il souhaiterait négocier advenant qu'il soit le Consultant recommandé. La Société demeure seule juge de l'acceptation ou non de ces éléments.

6.4.10 La Société se réserve le droit de visiter ou de faire visiter les locaux, bureaux ou ateliers du Consultant et de ses sous-traitants afin de s'assurer de leur capacité de fournir les services requis conformément à toutes et chacune des exigences de l'appel d'offres.

6.4.11 Aucune compensation n'est accordée en raison des frais encourus dans la préparation de la soumission.

6.5 PRÉSENTATION DES SOUMISSIONS

Les soumissions doivent être présentées selon la formule prescrite au présent appel d'offres.

Les deux (2) enveloppes seront dûment scellées et devront être adressées à madame Nancy Dubé, Chargée de projets et mentionnant sur le dessus, le numéro et le titre de l'appel d'offres ainsi que le nom de la firme ou du consortium soumissionnaire.

6.5.1 La première enveloppe (N°1), clairement identifiée «**PROPOSITION TECHNIQUE**», doit contenir huit (8) exemplaires papier dont une (1) copie originale dûment signée et non reliée de la proposition technique ainsi qu'une version PDF sur CD-ROM :

- **La proposition technique répondant aux sept (7) critères faisant l'objet d'une pondération.**
 - **Page couverture :** Le Consultant doit inscrire sur la page couverture du document de la proposition technique le numéro et le titre de l'appel d'offres ainsi que le nom de la firme ou du consortium;
 - **2^{ème} page :** Une résolution du conseil d'administration de la firme soumissionnaire tel

que stipulé à l'article 6.11.4 – Expérience et qualification de la firme;

- **3^{ème} page** : Identification du responsable de la soumission avec ses coordonnées et des addendas reçus, tel qu'identifié à l'annexe #3;
- **Les pages suivantes** : la table des matières et les sections (pages séparatrices) :

Section #1 : Compréhension du mandat et méthodologie ;

Section #2 : Approche novatrice de la démarche du Consultant ;

Section #3 : Capacité de collaboration ;

Section #4 : Expérience et qualification de la firme ;

Section #5 : Le chargé de projet, qui comprend, entre autre :

- Lettre d'engagement du chargé de projet.
- 2 projets pertinents à son actif.

Section #6 : L'organigramme et les responsables de disciplines, comprenant entre autre :

- L'organigramme 11X17 de l'équipe proposée;
- Lettres d'engagement des responsables de disciplines;
- 1 tableau synthèse format 81/2 X11 (chargé de projet, des responsables de disciplines et de la relève).

Section #7 : L'équipe proposée.

6.5.2 La deuxième enveloppe (N°2), clairement identifiée «**TABLEAUX DES HONORAIRES**», doit contenir deux (2) exemplaires de la formule de soumission fournie par la Société, dûment remplie avec le prix soumis pour exécuter le mandat. L'enveloppe «**TABLEAUX DES HONORAIRES**» doit être scellée et placée à l'intérieur de la première enveloppe. Cette enveloppe doit contenir les annexes suivantes:

Annexe #4 : Tableau des honoraires par catégorie de lots;

Annexe #5 : Bordereau des coûts des services rémunérés par la méthode de calcul à pourcentage (A);

Annexe #6 : Tableau des honoraires à facturer selon la méthode de calcul à taux horaires (B);

Annexe #7 : Tableau synthèse des honoraires (A + B).

6.6 AUTRES POINTS RELATIFS À LA PRÉSENTATION

Les autres points, ci-dessous, complètent les explications données dans les clauses particulières du présent appel d'offres.

6.6.1 Clarté et qualité du texte

La clarté de présentation et la qualité du texte seront des atouts.

6.6.2 Nombre maximum de pages

La présentation détaillée de l'offre devra avoir un maximum de 80 pages excluant toutes les annexes; ces pages devront être numérotées de 1 à 80 (les pages séparatrices étant exclues). Toute page supplémentaire ne sera pas considérée.

6.6.3 Format de la proposition

La proposition doit être présentée dans un document de format lettre (8½ x 11), sauf indication contraire, rédigé en français selon l'ordre des rubriques. Le caractère d'impression doit être de 11 points ou plus.

6.7 DURÉE DU MANDAT

Ce mandat de conception des plans et devis des travaux débutera dès l'octroi du contrat et se terminera suite au dépôt de tous les livrables de fin de contrat.

6.8 CALENDRIER DES SERVICES DU CONSULTANT

- Le Consultant doit commencer les travaux le jour suivant la réception de l'avis écrit d'adjudication;
- Rencontre de démarrage du mandat dès l'octroi du contrat est prévue au début d'août 2009.

6.9 DATE LIMITE DU DÉPÔT DES DOSSIERS DE CANDIDATURE

Les dossiers de candidature devront parvenir à la Société, à l'attention de madame Nancy Dubé, Chargée de projets, **jusqu'à 12 heures (midi heure locale) le mercredi le 8 juillet 2009** à la Société du Havre de Montréal – 740, rue Notre-Dame Ouest, 12^e étage, bureau 1234, Montréal (Québec) H3C 3X6.

6.10 SÉANCE D'INFORMATION POUR LES SOUMISSIONNAIRES

La Société tiendra une séance d'information pour les soumissionnaires **lundi le 17 juin 2009 à 13h30** au bureau de la Société au 740, rue Notre-Dame Ouest, 12^e étage, bureau 1234, station de métro Square-Victoria.

6.11 LA PROPOSITION TECHNIQUE (à verser à l'enveloppe n°1)

L'offre de services doit être produite par le Consultant et doit présenter de la façon suivante :

- **Section 1** : Compréhension du mandat et méthodologie (10%);
- **Section 2** : Approche novatrice de la démarche du Consultant (15%);
- **Section 3** : Capacité de collaboration (5%);
- **Section 4** : Expérience et qualification de la firme (20%);
- **Section 5** : Le chargé de projet (20%);
- **Section 6** : L'organigramme et les responsables de disciplines (15%);
- **Section 7** : L'équipe proposée (15%).

La proposition de services professionnels doit être présentée section par section en fonction des critères de sélection.

6.11.1 Compréhension du mandat et méthodologie

(3 pages maximum)

10 points sur 100

Le Consultant doit présenter sa compréhension du mandat en relation avec les services professionnels demandés. L'évaluation portera également sur la méthodologie proposée pour la réalisation du mandat, sur l'échéancier soumis ainsi que sur la cohérence de l'équipe proposée et des moyens de mise en œuvre.

6.11.2 Approche novatrice de la démarche du Consultant

(5 pages maximum)

15 points sur 100

Le Consultant devra décrire l'originalité de son approche dans le contexte spécifique du projet Bonaventure. Le Consultant devra s'approprier, dans la conception des plans et devis de son projet, les cinq principes directeurs qui orientent la démarche poursuivie par la Société. Le Consultant devra donc faire la démonstration de sa compréhension du présent mandat eu égard aux principes directeurs de la Société.

6.11.3 Capacité de collaboration

(2 pages maximum)

5 points sur 100

Le Consultant doit démontrer la capacité de son personnel à travailler avec des intervenants de divers milieux, avec la Ville et le gestionnaire de projet de la Société.

À cet effet, le Consultant joindra un minimum de deux (2) projets démontrant cette compétence.

6.11.4 Expérience et qualification de la firme

(12 pages maximum)

20 points sur 100

La firme doit se présenter avant de faire part de son offre. Les renseignements sont fournis à titre d'information et d'identification. Ces renseignements doivent comprendre, sans s'y restreindre :

- Présentation générale de la firme et des secteurs d'activités;
- Nombre d'année en affaires, nombre d'employés permanents basés dans la région montréalaise;
- Numéro d'entreprise du Québec (NEQ) immatriculé au Registre des entreprises de l'Inspecteur Général des Institutions Financières (IGIF);
- Localisation montréalaise et localisation du siège social et des bureaux régionaux de la firme sur le territoire québécois ou canadien;
- Identification du responsable de la soumission et ses coordonnées.

L'offre de la firme doit être signée par un officier dûment autorisé par la firme.

De plus, la firme doit démontrer son expérience dans un minimum de six (6) projets similaires réalisés récemment. L'expérience dans des projets urbains comprenant des oeuvres d'art public permanente ou temporaire est un atout.

Pour chaque projet présenté, fournir une description qui ne doit pas dépasser une (1) page par projet.

De plus, la Société insiste pour que le Consultant précise son rôle, son implication (%) et sa contribution pour chaque projet présenté. La Société se réserve le droit de vérifier la validité des informations fournies. Les informations erronées pourraient se traduire par le rejet de la soumission.

Le Consultant devra également joindre la **résolution de son conseil d'administration** à la deuxième page de sa proposition technique :

- Désignant et autorisant un représentant à signer et engager la responsabilité de la firme soumissionnaire pour et en son nom aux fins des présentes;
- S'engageant à respecter toutes les conditions contenues dans les documents d'appel d'offres et s'engageant à fournir tous les services professionnels requis et tous ceux qu'elle propose suivant les termes de sa soumission – notamment son offre et les membres de son équipe, si l'éventuel contrat lui est octroyé;
- Accusant réception de tous les documents d'appel d'offres, y compris les addendas qu'elle énumère (Annexe #3).

6.11.5 Le chargé de projet

(4 pages maximum pour le chargé de projet)

20 points sur 100

La firme offre de façon irrévocable un chargé de projet ayant occupé de telles fonctions dans des projets similaires de longue durée. Elle devra identifier en pourcentage le degré de son implication dans le projet Bonaventure. Elle doit faire état de l'expérience et des résultats du chargé de projet. Elle doit préciser les garanties offertes pour s'assurer jusqu'à la complétion du présent mandat, l'occupation de postes dédiés par ce dernier.

La ressource principale doit démontrer sa capacité à réaliser des mandats similaires en milieu urbain complexe. Un minimum de deux (2) projets doit être présenté pour ce dernier.

- 2 pages pour les projets pertinents;
- ½ page pour une présentation définissant son mandat;
- ½ page pour la lettre d'engagement personnel;
- 1 page pour le c.v. soulignant ses expériences pertinentes;
- Le c.v. complet peut être joint en annexes de l'offre de service;

Le Consultant devra démontrer sa **capacité de relève** pour le chargé de projet. Celui-ci doit être présenté en version courte.

6.11.6 L'organigramme et les responsables de disciplines

15 points sur 100

A) L'organigramme

Le Consultant doit soumettre avec sa proposition un organigramme de l'équipe proposée pour réaliser le mandat soit :

- 1 page en format 11 x 17 pour l'organigramme de la conception des plans et devis montrant les membres de l'équipe, leurs interrelations (notamment les liens d'emplois ou les liens contractuels) et le niveau d'implication (%), de chacune de ces derniers au mandat.

B) Les responsables de disciplines

(4 pages maximum pour chacun des responsables de disciplines)

La firme offre également de façon irrévocable des responsables par discipline ayant occupé de telles fonctions dans des projets d'envergure. Elle devra identifier en pourcentage le degré de leur implication dans le projet Bonaventure. Elle doit faire état de leur expérience et résultats par discipline ainsi proposés. Elle doit préciser les garanties offertes pour s'assurer de leur implication jusqu'à la fin du mandat.

Comme pour le chargé de projet, les responsables de discipline doivent démontrer leur capacité à réaliser des mandats similaires en milieu urbain complexe. Un minimum de deux (2) projets devront être présentés par membre.

- ½ page pour une présentation définissant son mandat;
- ½ page pour la lettre d'engagement personnel;
- 1 page pour le c.v. soulignant ses expériences pertinentes;
- Le c.v. complet peut être joint en annexes de l'offre de services;
- 1 page en format 8½ X11 d'un tableau synthèse du chargé de projet et des responsables de disciplines.

Nom	Cordonnées	Profession et fonction occupé pour le projet (ch. de projet, prof., tech., etc.) et le nb d'année d'expérience	% d'implication à l'intérieur du projet	Description de la relation juridique	
				Employé du Consultant	Ressource extérieure
Monsieur X		Chargé de projet (XX année d'expérience)	XX%		
Monsieur Y		Chargé de discipline (XX année d'expérience)	YY%		
Etc....					

Chaque **firme d'un consortium** doit démontrer son expertise pour des mandats comparables en envergure, en coût, en contenu et en échéancier.

Détailler l'expérience du chargé de projet et des responsables de disciplines qui seront impliqués dans le présent projet. À cet effet, la firme doit fournir les éléments suivants :

- Son nom, ses coordonnées (téléphone, télécopieur, cellulaire, courriel, adresse postale) et son lieu de travail. Préciser la personne avec laquelle la Société devra communiquer pour toute demande, question ou clarification (ressources humaines ou le patron);
- Une description de la relation juridique actuelle ou prévue avec la firme;
- Son champ d'expertise acquise et reconnue. À cet effet, le Consultant doit fournir le curriculum vitae de chaque membre de l'équipe (N.B. : il est requis de surligner en couleur les expériences présentées qui sont directement pertinentes au présent mandat) afin de :
 1. Démontrer une expérience professionnelle récente, importante et pertinente pour chacune des compétences requises pour assumer les responsabilités qui lui ont été confiées dans des projets antérieurs dont la nature et l'envergure se comparent au présent mandat (**description du projet, responsabilité du professionnel, échéancier initial et final, le budget initial et le coût final**). À cet effet, fournir les noms et les coordonnées de deux (2) références pouvant confirmer le rendement, l'expertise et la qualité des prestations reçues dans le cadre desdits projets.
 2. Préciser le nombre d'années d'expérience, les postes occupés, le nom des employeurs avec les dates d'emploi correspondantes, ainsi qu'une description précise des fonctions, des rôles et des expériences de projet. Préciser les expériences pertinentes pour assumer le rôle proposé aux présentes.
 3. Mentionner toutes les marques de reconnaissance reçues.
- Le cas échéant, un court résumé distinguant son expérience applicable au présent mandat, son champ d'expertise proposé, son niveau de responsabilité et le détail de sa contribution au présent mandat, notamment le nombre d'heures ou jours consacrés pour chacune des activités où il est impliqué;
- Joindre une lettre d'engagement personnel signée à l'effet suivant :

« Je, _____, à _____, en date du _____, m'engage personnellement à l'égard de la Société du Havre de Montréal, afin de lui assurer ma disponibilité pour exécuter les tâches qui m'incombent suivant la proposition soumise par _____ et ce, malgré les autres mandats auxquels je dois participer de façon concurrente et je lui assure la fourniture complète des services professionnels requis et proposés.»

6.11.7 L'équipe proposée**Membres de l'équipe**

(½ page par membre de l'équipe)

15 points sur 100

Pour chaque membre de l'équipe :

- ½ page pour une présentation définissant son mandat et pour le c.v. soulignant ses expériences pertinentes;
- Le c.v. complet peut être joint en annexes de l'offre de service.

Capacité de relève

Le Consultant devra également démontrer sa **capacité de relève** pour l'équipe proposée (le chargé de projet et les responsables de disciplines). Les professionnels proposés en relève aux responsables de disciplines doivent être présentés tel que décrit à l'article 6.11.6 (version courte).

- 1 page en format 8½ X11 d'un tableau synthèse pour l'équipe de relève potentielle.

Nom	Cordonnées	Poste occupé (nb. d'année)	Description de la relation juridique
Monsieur X		Chargé de projet	
Monsieur Y		Chargé de discipline	
Etc....			

6.12 HONORAIRES

La Société rémunérera le Consultant selon les méthodes suivantes :

6.12.1 Plan de travail et échéancier, des documents relatifs aux conditions existantes du site et à l'élaboration des plans d'aménagement

Les honoraires du Consultant retenu seront payés sur une **base horaire** pour chaque niveau de professionnels proposés dans son tableau des honoraires. À cette fin, le Consultant devra compléter l'annexe #6.

Les taux horaires proposés seront indexés en cours de mandat, pour chaque catégorie de professionnels, selon la variation des taux applicables du Barème de l'Association des architectes paysagistes du Québec (AAPQ) au 1^{er} mars de l'année courante.

Par ailleurs, la Société considère que le taux horaire soumis par le Consultant ne devra pas dépasser les taux suggérés par ledit Barème de l'AAPQ.

6.12.2 Conception des plans et devis définitifs et documents d'appels d'offres par lots de construction

Le Consultant sera rémunéré selon la méthode à pourcentage du coût des travaux. À cet effet, le Consultant devra remplir le tableau à l'annexe #4 et le joindre à l'enveloppe #2. La Société considère que le pourcentage soumis par le Consultant ne devra pas dépasser les taux du Barème des honoraires de l'Association des architectes paysagistes du Québec (AAPQ) adopté en novembre 2003 pour les travaux.

Annexe #4 : Tableau des honoraires par catégorie de lots

Méthode de calcul à pourcentage %			
Coût des travaux	Préparation des plans et devis définitifs et des documents d'appels d'offres		
	Total professionnel (A)	Total préliminaire (B) 45% (A)	Final (C) 35% de (A)
0 à 1M\$			
1M\$ à 2M\$			
2M\$ à 5M\$			
5M\$ à 10M\$			
10M\$ et plus			

Ces divers pourcentages serviront au calcul des honoraires par lot de construction à l'annexe #5 – Bordereau des coûts des services rémunérés par la méthode à pourcentage du présent document d'appel d'offres. Les lots proposés serviront pour les fins de comparaison des soumissions.

L'ensemble des dépenses courantes du Consultant (frais de déplacements, repas, stationnement, etc.) devront être assumés par ce dernier et inclus dans ses honoraires.

Si pendant le cours du mandat, le Consultant retire sa ressource principale, pour des raisons non justifiables au seul jugement de la Société, une pénalité de cinquante mille dollars (50,000.00\$) sera imposée au Consultant. De plus, la Société se réserve le droit d'accepter ou de refuser le choix de la nouvelle ressource principale.

6.12.3 Participation à des réunions autres que celles déjà prévues dans les honoraires de base pour les plans et devis

Le Consultant retenu pourra réclamer des honoraires pour la participation de son personnel à des réunions de planification ou d'information propres à des projets autres que celui faisant l'objet du présent appel d'offres.

À cette fin, le Consultant devra soumettre une liste des taux horaires pour les catégories d'employés identifiées à l'annexe #6. Le nombre d'heures proposé est à titre indicatif et servira à des fins de comparaison des soumissions seulement.

6.12.4 Tableaux des honoraires

Le Consultant devra également compléter le bordereau de coûts des services rémunérés par la méthode de calcul à pourcentage (A) à l'annexe 5, le tableau des honoraires à facturer selon la méthode de calcul à taux horaire (B) à l'annexe 6 et le tableau synthèse des honoraires (A + B) à l'annexe 7.

La méthode de calcul à pourcentage doit être effectuée en lien avec le tableau des honoraires par catégorie de lots de l'annexe #4 décrits à l'article 6.12.2.

6.12.5 Services supplémentaires

Si des services supplémentaires s'avéraient nécessaires en cours de réalisation du contrat, l'exécution et le coût de ces services devront être préalablement approuvés par le Directeur. Le montant forfaitaire payable pour ces services supplémentaires sera établi sur la base des taux horaires soumis par le Consultant dans son offre de service. Une entente écrite confirmant les montants requis couvrant l'entière exécution des services supplémentaires (honoraires, dépenses, messagerie, imprimerie, etc.) doit être convenue avant que le Consultant procède à l'exécution de ces services supplémentaires, sans quoi le Consultant n'obtiendra aucune compensation financière pour ces services.

Dans le cas où le Consultant était amené à retenir les services d'autres professionnels non prévus à l'offre de service, et qui ne pouvaient être prévisibles puisqu'ils découleraient d'une modification au programme initial, les frais de ces autres professionnels seront facturés à la Société au prix coûtant, majoré de 10 % pour couvrir les frais du Consultant.

6.12.6 Mode de paiement

L'Architecte paysagiste Coordonnateur du Projet, ainsi que les firmes de droits et obligations exclusifs sont signataires de la convention de services professionnels à l'égard du présent Projet. Les factures d'honoraires professionnels, présentées par le Coordonnateur, seront acquittées par la Société au moyen de chèques émis au nom du Coordonnateur ou du consortium, selon le cas. Le chèque remis au Coordonnateur constitue le paiement de la Société à l'Architecte paysagiste et à l'Architecte et libère entièrement la Société de ses obligations à l'égard de l'Architecte paysagiste et de l'Architecte. L'Architecte paysagiste et l'Architecte renoncent ainsi à tout recours contre la Société en raison de cette méthode autorisée de paiement.

6.13 INFORMATIONS ET CONFORMITÉ

6.13.1 La Société ou les membres du Comité de sélection peuvent, après l'ouverture des soumissions, requérir du Consultant tout document leur permettant de vérifier l'identité de ce dernier ainsi que toute information additionnelle leur permettant d'évaluer la soumission. Le défaut du Consultant de leur transmettre les documents et informations demandés dans le délai imparti peut entraîner le rejet de la soumission.

- 6.13.2** Les soumissions non conformes aux exigences du présent appel d'offres pourront être rejetées. Toutefois, s'il y va de l'intérêt de la Société, elle pourra passer outre à tout vice de forme et défaut mineur que peut contenir la soumission.
- 6.13.3** La Société ou les membres du Comité de sélection peuvent aussi demander des informations additionnelles pour permettre la bonne compréhension de l'offre.

6.14 ADJUDICATION DU CONTRAT

- 6.14.1** La Société se réserve le droit d'annuler en tout temps le présent appel d'offres.
- 6.14.2** La Société n'assume aucune obligation de quelque nature que ce soit envers le ou les Consultants.
- 6.14.3** La Société ne s'engage à accepter ni la plus basse, ni celle ayant obtenu le meilleur pointage, ni aucune des soumissions reçues.
- 6.14.4** Si la Société donne suite à l'appel d'offres, le contrat sera adjugé au Consultant qui a présenté l'offre ayant obtenu le plus haut pointage final.
- 6.14.5** Toutefois, la Société se réserve le droit de modifier la portée du mandat et de négocier le contrat en conséquence avec le Consultant qui a présenté l'offre ayant obtenu le plus haut pointage final.
- 6.14.6** La Société avise le Consultant de l'octroi du contrat et lui demande de compléter tous les documents afférents.
- 6.14.7** La Société se réserve le droit de mettre fin au mandat si la firme ne rencontre pas les obligations qui lui incombent de par le contrat.
- 6.14.8** Le contrat à être signé entre le Consultant et la Société comprendra des clauses de pénalités financières et de bonification dans les cas de respect ou de non respect de ses dispositions, notamment quant aux livrables.
- 6.14.9** La méthode d'évaluation et d'adjudication des offres de services professionnels est expliquée à l'article 6.24 des présentes.

6.15 ASSURANCES

- 6.15.1** Le Consultant s'engage à prendre fait et cause pour la Société dans toute poursuite intentée contre elle découlant directement ou indirectement du contrat qui lui a été adjugé, y compris, sans restreindre la généralité de ce qui précède, les poursuites pour violation de brevet, de droits d'auteur, de marques de commerce, de dessins, de secrets industriels ou tout autre droit de propriété intellectuelle, et à l'indemniser de tout jugement rendu contre elle, en capital, intérêts et frais.
- 6.15.2** Le Consultant retenu pour la réalisation du présent contrat devra fournir, à l'octroi de contrat, la preuve qu'il est assuré pour la responsabilité civile générale et pour la responsabilité professionnelle, en sus de la protection obligatoire accordée par la Commission de la santé et de la sécurité du travail du Québec.
- 6.15.3** Les polices doivent contenir, dans le cas d'une firme en architecture de paysage, d'une firme en design urbain et d'une firme en architecture, une protection, pour chacune d'elle, d'un montant minimum, sans franchise applicable à la Société de:
- deux millions de dollars (2 000 000,00 \$) par année dans le cas de la responsabilité civile générale; et
 - un million de dollars (1 000 000,00 \$) par événement et un million de dollars (1 000 000,00 \$) par année, dans le cas de la responsabilité professionnelle.
- 6.15.4** Les polices doivent contenir, dans le cas d'une firme en ingénierie, une protection d'un montant minimum, sans franchise applicable à la Société de:
- deux millions de dollars (2 000 000,00 \$) par année dans le cas de la responsabilité civile générale; et
 - deux millions de dollars (2 000 000,00 \$) par événement et deux millions de dollars (2 000 000,00 \$) par année, dans le cas de la responsabilité professionnelle.
- 6.15.5** Par contre, un consortium légalement constitué devra présenter des couvertures d'assurances de 2 000 000,00 \$ par année dans le cas de la responsabilité civile générale et de 2 000 000,00 \$ par événement et 2 000 000,00 \$ par année, dans le cas de la responsabilité professionnelle.
- 6.15.6** De plus, chaque police doit contenir un avenant stipulant que l'assureur doit donner à la Société, par courrier recommandé ou poste certifiée, un avis écrit de trente (30) jours en cas de modification ou de résiliation de la police. Aucune franchise stipulée dans la police ne sera applicable à la Société.
- 6.15.7** La Société doit être désignée comme coassurée du Consultant sur la police de la responsabilité

civile générale qui ne doit compter aucune franchise applicable à la Société.

6.15.8 Une copie de la police ou du certificat de la police doit être remise à la Société dans les dix (10) jours de l'adjudication des présentes.

6.16 CONSORTIUM ET SOUS-TRAITANCE

6.16.1 Afin de compter sur la meilleure expertise possible, la Société accepte la formation de consortiums et l'utilisation de sous-traitants par les firmes. Toutefois, les offres déposées doivent respecter les conditions suivantes :

- La formation de consortium est permise, mais la firme ayant pris possession des documents d'appel d'offres doit maintenir une participation en ressources humaines égale ou supérieure à celle de l'ensemble de ses partenaires et agir en tant que chef de file de ce consortium auprès de la Société;
- Le Consultant doit avoir une place d'affaires à Montréal;
- L'utilisation de la sous-traitance est régie par les mêmes règles.

6.16.2 Le Consultant doit inscrire dans son offre de service les noms des partenaires et sous-traitants ainsi que leur contribution à l'exécution du contrat.

6.16.3 Le Consultant est responsable de la compétence et de la solvabilité de chacun de ses partenaires ou sous-traitants.

6.16.4 Le Consultant est entièrement responsable envers la Société de l'exécution des obligations de ses partenaires et sous-traitants.

6.16.5 La Société peut, en tout temps, exiger du Consultant qu'il remplace un partenaire ou un sous-traitant qui ne respecte pas les exigences du présent appel d'offres.

6.17 INCESSIBILITÉ DU CONTRAT

Le Consultant ne peut, sans un écrit préalable de la Société à cet effet, céder ses droits et obligations dans le contrat.

6.18 PAIEMENT

6.18.1 Le Consultant doit fournir, avec sa facturation mensuelle, les feuilles de temps des professionnels qui ont travaillé au cours de la période. En tout temps, le Consultant doit pouvoir fournir la preuve de la livraison des services professionnels complétés et acceptés pour justifier sa demande de paiement.

6.18.2 Le Consultant doit indiquer clairement et séparément sur ses factures les montants et les taux des taxes payables en regard des services fournis ainsi que les numéros d'inscription qui lui ont été

attribués par Revenu Canada aux fins de la taxe sur les produits et services (T.P.S) et par le Ministre des finances du Québec aux fins de la taxe de vente du Québec (T.V.Q.).

- 6.18.3** Toute facture non conforme sera refusée et retournée au Consultant pour correction. Dans ce cas, aucuns frais pour retard de paiement ne pourront être facturés à la Société.

Le remplacement des taxes existantes (ex. : TPS, TVQ) par d'autres taxes, ou toute variation du taux de ces taxes sera traité conformément aux dispositions législatives ou réglementaires pertinentes.

6.19 CONFIDENTIALITÉ

Le Consultant gardera confidentielle et ne divulguera à personne quelque information se rapportant au présent mandat, sauf avec l'autorisation écrite de la Société.

6.20 AMENDEMENT CAHIER D'APPEL D'OFFRES

La Société se réserve le droit :

1. D'amender le document d'appel d'offres;
2. D'exiger des informations additionnelles;
3. De ne retenir aucune des offres de services professionnels reçues, d'annuler en tout temps le présent appel d'offres ou de modifier l'envergure du mandat.

6.21 PRÉROGATIVES DE LA SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL

- 6.21.1** La Société décide de toute question relative à l'interprétation ou à l'exécution du contrat, y compris celle se rapportant aux garanties et à la valeur des commandes. Cette décision est finale et le Consultant doit s'y conformer.
- 6.21.2** Toute difficulté doit être portée à l'attention de la Société, par écrit, par le Consultant ou son représentant autorisé, au plus tard dans les dix (10) jours de sa survenance, à défaut, le Consultant sera présumé avoir renoncé à faire valoir ses droits à cet égard.
- 6.21.3** Le Consultant qui poursuit l'exécution du contrat après une décision de la Société ne renonce pas de ce fait à ses droits et recours pourvu que, dans les dix (10) jours de la réception de l'avis de cette décision, il signifie à la Société par écrit sa contestation motivée.
- 6.21.4** Le Consultant doit transmettre à la Société, sur demande, tout document ou toute information que ce dernier peut requérir.
- 6.21.5** La Société se réserve le privilège de retirer du présent mandat tout élément qu'elle juge à propos et ainsi ne payer au Consultant que le montant des honoraires pour le travail déjà effectué au moment du retrait de l'élément visé.

6.22 DÉFAUT

6.22.1 Le Consultant est en défaut

6.22.1.1 S'il fait défaut de respecter l'une de ses obligations en vertu du présent appel d'offres et du contrat qui en découle;

6.22.1.2 S'il fait une cession de biens, est réputé avoir fait une cession de biens ou fait l'objet d'une ordonnance de séquestre.

6.22.2 Résiliation

6.22.2.3 Dans le cas mentionné à l'article 6.22.1.1, la Société peut, sans préjudice de ses autres droits et recours, résilier le contrat si le Consultant ne remédie pas à son défaut dans le délai imparti par la Société.

6.22.2.4 Dans le cas mentionné à l'article 6.22.1.2, le contrat est résilié de plein droit dès que survient l'événement.

6.22.2.5 Le Consultant renonce à exercer tout recours contre la Société pour la perte de profits anticipés ou pour des dommages occasionnés du fait d'une résiliation.

6.23 APPLICATION DES LOIS DU QUÉBEC

Le présent appel d'offres, ainsi que le contrat qui pourrait être accordé, sont régis par les lois du Québec et toute procédure judiciaire s'y rapportant doit être intentée dans le district judiciaire de Montréal.

6.24 RÈGLES D'ADJUDICATION

6.24.1 Système de pondération et d'évaluation des offres

Le système suivant de pondération et d'évaluation des offres est applicable au présent appel d'offres de services professionnels.

En voici les grandes lignes :

1. La Société, détermine un minimum de sept (7) critères de sélection.
2. Le document d'appel d'offres mentionne les exigences, les critères, leur pondération, et le mode d'évaluation auxquels les offres seront soumises.
3. Constitution d'un comité de sélection comprenant de trois (3) à six (6) membres comprenant au moins un (1) représentant de la Société.
4. Évaluation, par chaque membre du Comité de sélection, de chaque offre reçue.
5. Les membres du Comité de sélection peuvent unanimement corriger les erreurs cléricales ou de calculs évidents qui ne laissent place à aucune interprétation.

Par ailleurs, le Comité de sélection a le pouvoir de vérifier l'exactitude et la véracité des renseignements fournis pour les fins de l'évaluation. **Le cas échéant**, les soumissionnaires prennent acte qu'une entrevue pourra être requise.

6. Sous réserve des résultats découlant du précédent alinéa 5, le Comité de sélection tient compte des seuls renseignements fournis par les soumissionnaires conformément aux instructions contenues dans les documents d'appel d'offres.
7. Les délibérations et les résultats relatifs à l'évaluation des soumissions sont confidentiels.
8. L'évaluation des soumissions se fait à huit clos.
9. Le Comité de sélection ne produit que deux (2) tableaux synthèse des pointages intérimaire et final et sans appel qu'il octroie à chaque Consultant pour chaque critère.

6.24.2 Tableau des critères de sélection

Le Comité de sélection établit le pointage intérimaire de chaque soumission en fonction des éléments suivants :

Critères	
1 – Compréhension du mandat et méthodologie	10 %
2 – Approche novatrice de la démarche du Consultant	15 %
3 – Capacité de collaboration	5 %
4 – Expérience et qualification de la firme	20 %
5 – Le chargé de projet	20 %
6 – L'organigramme et les responsables de disciplines	15 %
7 – L'équipe proposée	15 %

6.24.3 Pointage et prix

Les Consultants doivent présenter leur offre de services et le prix s'y rapportant dans deux (2) enveloppes distinctes, scellées et identifiées avec le nom et l'adresse du soumissionnaires et la mention sur une enveloppe indiquant qu'elle contient la «Proposition technique» et sur l'autre enveloppe, la mention indiquant «Tableau des honoraires » qui contient le prix.

Le comité de sélection appliquera à chacune des offres de services des Consultants jugés conformes, un pointage intérimaire basé sur les sept (7) critères énoncés ci-haut selon la pondération indiquée pour chacun.

Seules les offres de services ayant obtenu un pointage intérimaire d'au moins 70 points sur un total de 100 points, seront assujetties à l'établissement d'un pointage final résultant de l'application de la formule suivante :

$$\frac{(\text{pointage intérimaire} + 50) \times 10\,000}{\text{prix proposé}} = \text{pointage final}$$

La soumission ayant obtenu le meilleur pointage final sera retenue pour l'octroi du contrat par le conseil d'administration de la Société.

Les offres de services n'ayant pas obtenu un pointage intérimaire d'au moins 70 points sur un total de 100 points ne seront pas considérées et les enveloppes contenant le prix seront retournées aux soumissionnaires sans avoir été ouvertes.

La présentation du prix de la soumission devra être détaillée selon les annexes #4, 5, 6 et 7 décrits à l'article 6.12.4 Tableaux des honoraires. Le total avant taxes sera le prix utilisé pour l'établissement du pointage final de la soumission s'il y a lieu.

LISTE DES DOCUMENTS DISPONIBLES À LA SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL (2008), Groupe Cardinal Hardy. Contrat 280-002-00- Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville de la rue Saint-Jacques à la rue Brennan, phase 1 – Étude d'avant-projet détaillée, 25 mars 2009.

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL (2008), Christian Thiffault Architecte, Évolution du secteur et principes de reconstruction urbaine – Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville, 8 avril 2008.

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL (2008), CON_TEXT_URE – Analyse du portrait des ressources du patrimoine bâti des terrains riverains au projet Bonaventure – Rapport final : 15 décembre 2008.

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL (2008), CONVERCITÉ – Mise en valeur de l'entrée de ville dans l'axe de l'autoroute Bonaventure – Notes de l'atelier d'idéation tenu le 19 mars 2008 – Rapport synthèse : 10 avril 2008.

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL (2008). SACL. Rapport final – Inventaire archéologique, phase 1, mai 2008.

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL (2008). SNC-Lavalin Environnement. Contrat No 605105-4000 / Rapport préliminaire – Étude d'impact sur le climat sonore, juillet 2008.

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL (2008), Consortium Dessau | Groupe S.M. Contrat No 004-P018072-7000-GN-0002-0A- Rapport final d'avant-projet détaillé - Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville de la rue Saint-Jacques à la rue Brennan. Services professionnels en transport, circulation et génie routier, 3 mars 2009.

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL (2008). SNC-Lavalin Environnement. Contrat No 605105-3000 / Rapport préliminaire – Étude d'impact sur la qualité de l'air, juillet 2008.

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL (2008). SNC-Lavalin Environnement. Contrat No 605105 / Rapport final – Volet caractérisation environnementale, Phase 2B - Évaluation environnementale de site Phase II et études sectorielles détaillées, juin 2008.

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL (2008). SNC-Lavalin Environnement. Contrat No 605048 / Rapport final – Volet caractérisation environnementale, Phase 2A - Évaluation environnementale de site Phase II et études sectorielles détaillées - Vérification des activités industrielles \ démarches auprès des autorités, juillet 2008.

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL (2007). Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville – Sommaire des études de faisabilité. Montréal : Société du Havre de Montréal, avril 2007.

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL (2007), Groupe Cardinal Hardy. Contrat 280-001-00- Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville – Étude de faisabilité du projet :

Société du Havre de Montréal, avril 2007.

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL (2007), Tecslult Inc. experts-conseils. Projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure, Tronçon centre-ville – Volet Transport et circulation : Société du Havre de Montréal, avril 2007.

SOCIÉTÉ D'HABITATION ET DE DÉVELOPPEMENT DE MONTRÉAL (SHDM) ET LA SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL (2007), Langlais et Associés – Étude de marché terrain autoroute Bonaventure- Étude du potentiel résidentiel – Rapport final : SHDM et SHM, mars 2007.

SOCIÉTÉ D'HABITATION ET DE DÉVELOPPEMENT DE MONTRÉAL (SHDM) ET LA SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL (2007), GÉOCOM. Contrat 2007-042-01 – Étude de positionnement et de potentiel de marché pour le projet de développement commercial suite au réaménagement de l'autoroute Bonaventure – Rapport final : SHDM et SHM, mars 2007.

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL (2007), MACOGEP. Contrat G 06211- Réaménagement de l'autoroute Bonaventure – Rapport final validation des coûts de construction : Société du Havre de Montréal, février 2007.

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL (2006), Maître d'œuvre de l'histoire inc. – Portrait des ressources patrimoniales du secteur des bassins pour la Société du Havre de Montréal, Vol. 1 Portrait du patrimoine : 19 juin 2006.

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL (2006), Maître d'œuvre de l'histoire inc. – Portrait des ressources patrimoniales du secteur des bassins pour la Société du Havre de Montréal, Vol. 2 Recommandations et plan d'action : 19 juin 2006.

SOCIÉTÉ D'HABITATION ET DE DÉVELOPPEMENT DE MONTRÉAL (SHDM) (2007), Howarth Horizon Consultants – Analyse d'opportunité quant au potentiel hôtelier -Réaménagement de l'autoroute Bonaventure-Phase 1 Tronçon centre-ville entre les rues Saint-Jacques et Brennan – Rapport final : février 2007.

SOCIÉTÉ D'HABITATION ET DE DÉVELOPPEMENT DE MONTRÉAL (SHDM) (2007), Altus Heylar – Contrat Z07-0094- Estimation des retombées fiscales immobilières– Réaménagement autoroute Bonaventure – Phase 1 Rapport final : février 2007.

SOCIÉTÉ D'HABITATION ET DE DÉVELOPPEMENT DE MONTRÉAL (SHDM) (2007), GVA Devencore – Étude de marché potentiel bureau pour le secteur autoroute Bonaventure-Phase 1 – Rapport final : février 2007.

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL (2007), SNC-Lavalin Environnement. Contrat No 604754 / Rapport final – Mandats d'études complémentaires pour la période 2006-2007 - Volet caractérisation environnementale, Phase I et études sectorielles de faisabilité, avril 2007.

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL (2006), SNC-Lavalin. Contrat No 60817 / Rapport complémentaire – Sectorisation des coûts de construction, étude de préfaisabilité visant le déplacement et le réaménagement de l'autoroute Bonaventure entre le pont Champlain et la rue Notre-Dame, Montréal, rapport final, 14 juin 2006.

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL (2006). Le havre de Montréal – Rapport final et recommandations – La ville et son fleuve – Plan d'intervention. Montréal : Société du Havre de Montréal, avril 2006.

SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT DE MONTRÉAL (2006), Lemay. Étude de potentiel d'aménagement de constructions résidentielles – Îlots générés par le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure, Société de développement de Montréal, 15 mars 2006.

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL (2005), Genivar. Étude portant sur les retombées économiques, réaménagement de l'autoroute Bonaventure entre le pont Champlain et la rue Notre-Dame, Montréal, rapport final, octobre 2005.

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL (2005), SNC-Lavalin. Contrat No 60817 / Services de Consultant, étude de préfaisabilité visant le déplacement et le réaménagement de l'autoroute Bonaventure entre le pont Champlain et la rue Notre-Dame (2005), Montréal, rapport final, octobre 2005.

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL (2005). L'autoroute Bonaventure – Vision 2025. Montréal – Synthèse des études du projet de réaménagement : Société du Havre de Montréal.

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL (2004). Le havre de Montréal – Vision 2025. Montréal : Société du Havre de Montréal.

SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL (2004). Le havre de Montréal – L'état des lieux. Montréal : Société du Havre de Montréal.

INFORMATIONS DISPONIBLES SUR LE SITE INTERNET DE LA SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL

La Société a regroupé sur son site Internet plusieurs des documents publiés depuis 2004, notamment la *Vision 2025*, la synthèse des études de préfaisabilité du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure, son Plan d'intervention et le sommaire des études de faisabilité du réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville.

Les publications de la Société peuvent être consultées à l'adresse suivante : www.havremontreal.qc.ca

De plus, la Société met à la disposition des soumissionnaires l'ensemble des études relatives au projet Bonaventure. **Sur rendez-vous**, la Société du Havre de Montréal permettra la consultation des documents pertinents au bureau de la Société du Havre de Montréal.



Société du Havre de Montréal

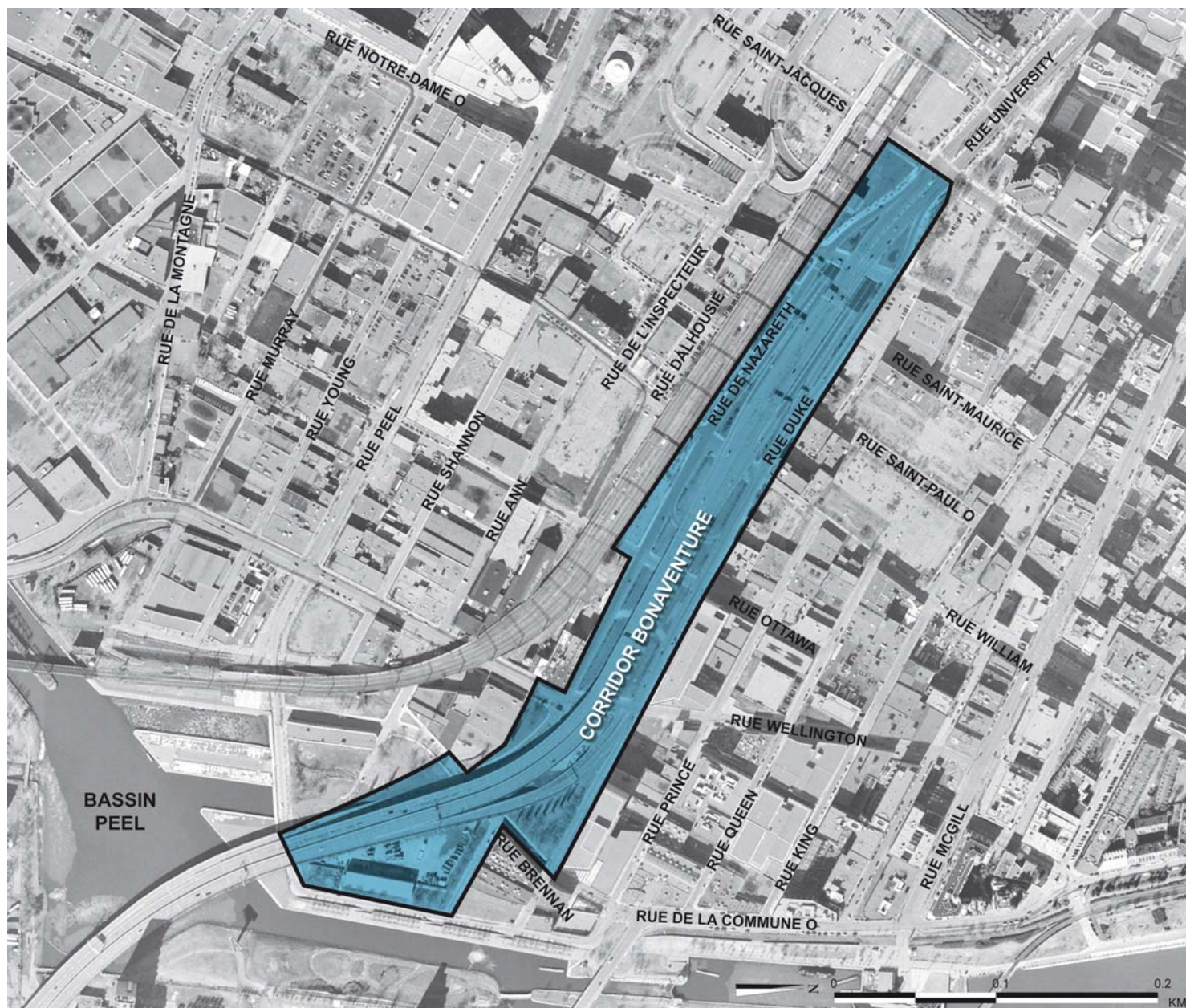
Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville

ANNEXES



Annexe 1 : Localisation du secteur d'intervention

Localisation de la zone d'intervention



Société du Havre de Montréal

**Réaménagement de
l'autoroute Bonaventure
à l'entrée du centre-ville**



Société du Havre de Montréal

Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville

ANNEXES



Annexe 2 : Fiches synthèses



Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville

Concept d'aménagement



Modélisation de la rue Nazareth vers le sud, au sud de la rue Saint-Maurice



Coupe et plan d'implantation des bâtiments proposés au nord du faubourg des Récollets

Composition urbaine

La nouvelle grande artère est définie par trois éléments :

Les îlots centraux

La séquence d'îlots centraux entre les rues Duke et de Nazareth accueillera une série d'immeubles parallèles. L'enfilade de ces immeubles aboutira, tant au nord qu'au sud, sur des espaces verts reflétant les seuils entre l'artère urbaine et le centre-ville (nord) ou l'artère urbaine et le tronçon plus autoroutier de Bonaventure (sud). Le rez-de-chaussée des futurs bâtiments, par son ouverture et sa transparence, permettra d'accroître le sentiment de sécurité des passants. Le profil étroit des îlots centraux contribuera au développement de volumes architecturaux fins et élancés, d'une architecture « signature », élégante et originale, appropriée à ce nouveau segment urbain.

Le viaduc ferroviaire du Canadien National

Le réaménagement du corridor Bonaventure en grande artère urbaine propose une nouvelle interface entre le viaduc ferroviaire et la rue de Nazareth. L'utilisation à des fins commerciales ou publiques du viaduc est suggérée afin d'initier la revitalisation des îlots périphériques. Les ouvertures originales pourront être dégagées afin d'accroître la convivialité, la transparence et le sentiment de sécurité des passants, particulièrement sur les rues qui le traversent.

Le faubourg des Récollets

Le long de la rue Duke, dans la poursuite des édifices de la Cité Multimédia, l'implantation d'une série d'immeubles complétera les têtes d'îlots du faubourg. Les bâtiments formant ce front accueilleront des commerces, principalement aux rez-de-chaussée, alors que des bureaux pourront se retrouver aux étages.

La future configuration reprendra la trame historique du secteur et le réaménagement des îlots bordant la future artère urbaine marquera le passage entre les deux milieux.

Validation des coûts de construction

Les études de faisabilité ont notamment permis de valider les coûts de construction directs du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure estimés lors de la phase de pré-faisabilité de 2005.

- **Coût du statu quo : 60 M\$** (en dollars courants 2003) afin de prolonger la vie utile de cette infrastructure pour 35 ans.
- **Coûts de construction** : la démolition de la structure élevée de l'autoroute et la reconstruction des rues Duke et de Nazareth sont estimées à **90,5 M\$** (en dollars courants 2005, taxes incluses) ou **79 M\$** (avant taxes). Ces coûts incluent notamment l'aménagement du domaine public et des espaces verts et pour refléter le statut d'entrée de ville (« qualité QIM »), mais excluent le coût de remplacement éventuel des infrastructures souterraines.

Programmation

L'abaissement de l'autoroute contribuera au renouveau urbain en rendant disponible au développement une superficie de **17 370 m²** de terrain. De plus, le faubourg des Récollets offrira une superficie de **64 485 m²** de terrains disponibles. Par ailleurs, le viaduc ferroviaire du Canadien National comprend une superficie au sol de **20 495 m²** dont une partie pourra être utilisée à des fins commerciales ou publiques.

Ainsi, l'ensemble de ces espaces offre un potentiel de développement de plus de **415 000 m²**. La programmation proposée mise surtout sur les usages commerciaux (bureaux et hôtels) et résidentiels.

Les îlots centraux, de propriété municipale, pourront accueillir près de **600 unités** résidentielles, **5 000 m²** de commerces de détail et **43 000 m²** de superficie disponible pour des bureaux.



Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville

Potentiel immobilier et retombées économiques



Modélisation de la rue Duke, au nord de la rue Wellington

Modélisation de la rue Duke, au nord de la rue Wellington

Mise en contexte

Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville offre l'occasion de rehausser la principale porte d'entrée au centre des affaires, de prolonger les fonctions du centre-ville dans l'axe de la rue University et de reconstruire les secteurs environnants, tout en élargissant l'assiette fiscale de la Ville de Montréal.

Ce projet d'envergure amènera dans son sillage plus de 800 M\$ d'investissements immobiliers pour l'ensemble du secteur – soit 550 M\$ dans le faubourg des Récollets et 284 M\$ sur les terrains appartenant à la Ville de Montréal – en attirant les investisseurs, tant publics que privés, qui y verront des occasions d'affaires intéressantes.

Éléments de succès du point de vue immobilier

Marché des bureaux

- La localisation stratégique du site, à l'entrée du centre-ville et à proximité du Quartier international de Montréal (QIM) et de la Cité Multimédia, lui confère une image forte et prestigieuse et offre un très grand potentiel de visibilité aux futurs occupants corporatifs.

Marché résidentiel

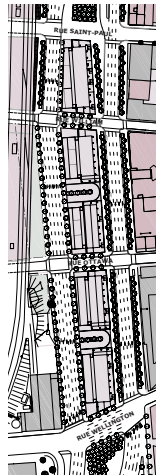
- Le marché de 2010-2011 offrirait une fenêtre intéressante pour la livraison de projets résidentiels dans le secteur de l'autoroute Bonaventure, où la concurrence sera inexistante.
- Sur un horizon de 20 ans, la construction éventuelle de plus de 2 000 unités de logement permettra d'accueillir 3 500 nouveaux résidents au cœur de Montréal.

Marché du commerce de détail

- La création d'un pôle constituera une force d'attraction de la composante commerciale ainsi qu'une interaction entre la clientèle des différents commerces.

Marché hôtelier

- Les secteurs environnants de l'autoroute Bonaventure se démarquent par une croissance du marché hôtelier deux fois supérieure à celle du marché du centre-ville.
- Un ou plusieurs développements hôteliers pourraient voir le jour dans le secteur d'intervention d'ici cinq à dix ans.



Trois îlots centraux

La première phase du réaménagement de l'autoroute Bonaventure permettra à la Ville de Montréal de mettre en valeur des actifs immobiliers qui, aujourd'hui, sont utilisés principalement à des fins de voirie et de stationnement.



Vues des îlots centraux le long de la rue de Nazareth, vers le sud et vers le centre-ville

Retombées économiques et fiscales pour les terrains de la Ville de Montréal

- Le produit de la vente des trois îlots centraux appartenant à la Ville de Montréal procurerait des recettes de près de **16 M\$**.
- Le montant des taxes foncières et scolaires potentiellement générées serait de **7,65 M\$** annuellement.
- Les retombées des droits de mutation sont, quant à elles, estimées à **3,3 M\$**.

Autres retombées liées au développement des îlots centraux :

- des investissements immobiliers potentiels de **284 M\$**;
- 4 020** emplois années-personnes;
- plus de **235 M\$** de valeur ajoutée au PIB québécois;
- des revenus de **17 M\$** pour le gouvernement du Canada et de **43 M\$** pour le gouvernement du Québec (impôts, parafiscalité et taxes).



Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville

Études techniques : Transport, circulation et environnement



L'un des nombreux autobus en provenance de la Rive-Sud qui empruntent l'axe Bonaventure



L'entrée en ville à partir de l'autoroute Bonaventure

Géométrie routière proposée

Il est proposé d'aménager une artère de quatre voies continues par direction avec ponctuellement des voies auxiliaires de virages. En direction nord, une voie auxiliaire de virage à gauche réservée au transport collectif est requise à l'approche sud de Wellington. En direction sud, des voies auxiliaires de virage à droite sont prévues aux approches nord des rues Notre-Dame, William et Wellington afin de faciliter la sortie du centre-ville pendant la période de pointe du soir.

Impacts sur la circulation

- Transfert minimal d'environ 600 véhicules (10% du flot actuel) dont les conducteurs, plutôt que d'emprunter l'axe Bonaventure en direction nord à l'heure de pointe du matin, opteraient plutôt pour d'autres trajets afin de réduire leur temps de parcours.
- En tenant compte des projets de développement futurs, le nouveau corridor pourrait accueillir 6% de moins de véhicules en pointe du matin et 8% de moins en pointe du soir.
- À l'heure de pointe du matin, la file d'attente à partir de la rue Wellington est estimée à moins de 300 mètres.
- File d'attente de 350 mètres dans la voie de sortie de l'autoroute Ville-Marie vers la rue de Nazareth. Par contre, cette file d'attente ne crée pas de congestion sur l'autoroute elle-même, dont la jonction est située 550 mètres plus loin.
- Augmentation de la pression à l'heure de pointe du soir à l'intersection des rues Saint-Jacques et University et dans une moindre mesure à l'intersection des rues Notre-Dame et University.
- Réduction de la pression à l'heure de pointe du matin à l'intersection des rues University et Saint-Jacques ainsi qu'à la sortie Saint-Laurent et Sanguinet de l'autoroute Ville-Marie.

Éléments de succès du point de vue de l'environnement

- Les premières analyses ont révélé que les terrains à développer présentent peu d'enjeux environnementaux.
- La transformation de l'autoroute en artère urbaine dotée de feux de circulation permettra de réduire le niveau de bruit.
- Le secteur ne devrait pas être affecté par les problèmes de vibration.
- A priori, les nuisances environnementales liées au projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure pourront être gérées relativement facilement par la mise en place de mesures d'atténuation adéquates.

Mise en contexte

Les principaux défis à relever dans le cadre de la première phase du réaménagement de l'autoroute Bonaventure concernent notamment l'adéquation entre l'offre et la demande de déplacements dans le corridor, le maintien des interfaces avec l'autoroute Ville-Marie, l'identification d'itinéraires optimaux pour le transport collectif et le dégagement d'espaces propices au développement immobilier dans le corridor réaménagé.

De plus, afin de s'assurer que ce projet contribue à une véritable requalification du secteur, il s'imposait de dimensionner le réseau routier à une échelle plus urbaine, dans l'esprit des principes évoqués dans le concept d'aménagement.

Transport collectif

L'objectif de transformer la principale entrée de Montréal en un quartier habité et vivant ainsi que d'y diminuer le transport par automobile nécessite, compte tenu notamment du rôle vital du corridor Bonaventure en tant que lien avec la Rive-Sud, qu'une attention toute particulière soit apportée aux transports collectifs et actifs dans le secteur d'intervention.

Mesures recommandées en vue de favoriser le transfert modal vers le transport collectif* :

- aménagement d'une voie réservée pour autobus entre la rue Wellington et le pont Champlain (à court terme);
- implantation d'un terminus satellite au centre-ville;
- optimisation du trajet des autobus entre la rue Wellington et le terminus centre-ville;
- mise en service du tramway du havre;
- mise en place de mesures de mitigation pendant les travaux de construction pour modifier les habitudes des usagers (par exemple, la mise en service d'un train de banlieue).

* À noter que les simulations réalisées dans le cadre de l'étude de faisabilité ont visé à illustrer les conditions de circulation les plus difficiles, sans considérer les bénéfices qui pourraient résulter du transfert modal.



Pendant les travaux, un service de train de banlieue à partir du stationnement incitatif Chevrier pourrait favoriser le transfert modal vers le transport en commun



La partie sud du secteur, actuellement mal desservie en transport en commun, bénéficiera de l'arrivée du tramway du havre

Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville

Transports actifs et réseaux piétonniers



Modélisation de l'entrée de ville, vers le bassin Peel, à l'intersection des rues University et Notre-Dame

Mise en contexte

Le secteur de l'autoroute Bonaventure et les espaces qui l'entourent sont appelés à jouer un rôle de premier plan dans le développement économique et urbain de Montréal. Le redéveloppement de ces espaces au formidable potentiel devra se réaliser dans une perspective de développement urbain durable, notamment en faisant des transports collectifs et actifs des modes privilégiés d'accès au secteur.

Ainsi, le projet de réaménagement propose de miser sur l'intégration aux réseaux existants (métro, RESO, canal de Lachine) et futurs (tramway) en privilégiant des aménagements qui accentuent le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes.



Dans le Quartier international, la largeur des trottoirs facilite la cohabitation entre les piétons et les véhicules

Éléments de succès du point de vue des transports actifs

La configuration de la nouvelle artère urbaine offrira un environnement convivial et sécuritaire, propice aux transports actifs :

- larges trottoirs et traverses sécuritaires pour faciliter le déplacement des piétons;
- aménagements qui favorisent les transports actifs (supports à vélos, aires de stationnement intérieures pour bicyclettes, etc.);
- stationnement sur rue en période hors pointe, pour contribuer à réduire la vitesse des véhicules;
- occupation commerciale ou publique des rez-de-chaussée afin d'animer le domaine public;
- mobilier de qualité, éclairage et aménagements paysagers qui accentuent le bien-être des passants.



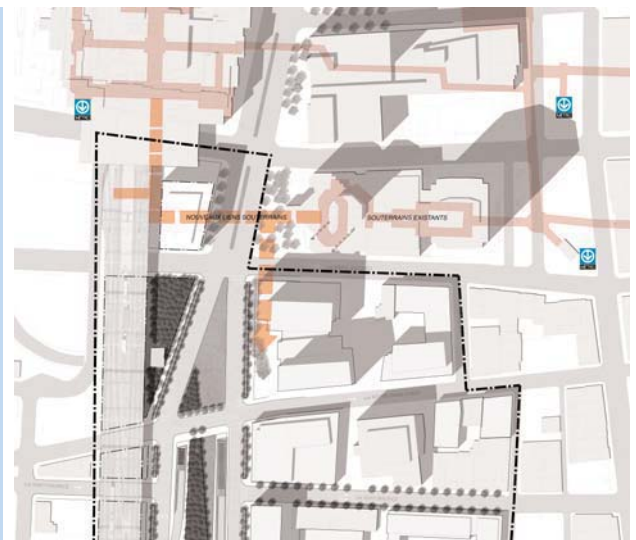
Aménagements pour cyclistes dans un passage piétonnier de la Cité Multimédia



Accès à la place Jean-Paul-Riopelle à partir du RESO

Réseau piétonnier intérieur (RESO)

Les projets immobiliers d'envergure envisagés sur les îlots au nord du faubourg des Récollés justifieront le prolongement des corridors du réseau piétonnier intérieur. Ainsi, deux circuits du RESO pourront converger vers le secteur d'intervention, en provenance de la station de métro Bonaventure et de la station Square-Victoria. Ces parcours permettront de rejoindre une série de destinations recherchées par les travailleurs ou les visiteurs du centre-ville de Montréal. En fonction du développement des îlots plus au sud, le RESO pourra être prolongé dans l'axe de la future grande artère.



Plan d'expansion du réseau piétonnier souterrain dans le nord du faubourg des Récollés



Société du Havre de Montréal

Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville

ANNEXES



Annexe 3 : Identification du signataire | addenda

ANNEXE 3 : IDENTIFICATION DU SIGNATAIRE | ADDENDA

Le signataire déclare par les présentes:

- a) convenir de fournir les services professionnels en conformité avec les termes et conditions prévus dans les documents d'appel d'offres;
- b) qu'aucune personne physique, société ou personne morale autre que le Soumissionnaire n'a d'intérêt dans la présente soumission ou dans le marché en vue duquel ladite soumission est présentée;
- c) que la soumission est valide pour cent vingt (120) jours à compter de la date de clôture de l'appel d'offres;
- d) avoir examiné attentivement tous les documents d'appel d'offres émis par la Société du Havre de Montréal :

DATE	ADDENDA

Voir ci-joint tableau supplémentaire de ___ pages signées.

- e) avoir préalablement considéré et évalué avec soin les particularités et exigences relatives à l'administration et la fourniture des services professionnels.

EN FOI DE QUOI, le Soumissionnaire, par son représentant dûment autorisé, a signé les présentes à le jour du mois de 20

LE SOUMISSIONNAIRE

(Titre du signataire en lettres moulées)	(Nom du signataire en lettres moulées)	(signature)
(Témoin)	(Nom du signataire en lettres moulées)	(signature)

AVIS IMPORTANT : Joindre, à la page 2 de la «Proposition technique» dans l'enveloppe n°1, la résolution du conseil d'administration de la firme autorisant le signataire aux fins des présentes.



Société du Havre de Montréal

Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville

ANNEXES



Annexe 4 : Tableau des honoraires

ANNEXE 4

TABLEAU DES HONORAIRES PAR CATÉGORIE DE LOT

Méthode de calcul à pourcentage %			
Coût des travaux	Préparation des plans et devis définitifs et des documents d'appels d'offres		
	Total professionnel (A)	Total préliminaire (B) 45% (A)	Final (C) 35% de (A)
0 à 1M\$			
1M\$ à 2M\$			
2M\$ à 5M\$			
5M\$ à 10M\$			
10M\$ et plus			

Ces divers pourcentages serviront au calcul des honoraires par lot de construction à l'annexe #5 – Bordereau des coûts des services rémunérés par la méthode à pourcentage du présent document d'appel d'offres. Les lots proposés serviront pour les fins de comparaison des soumissions.

Les documents relatifs à l'élaboration des plans et devis d'exécution sont:

- B)** Plan et devis préliminaires et coûts Classe A;
- C)** Plan et devis finaux et estimation de coûts Classe A, devis d'entretien des équipements.



Société du Havre de Montréal

Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville

ANNEXES



Annexe 5 : Bordereau des coûts

ANNEXE 5

BORDEREAU DES COÛTS DES SERVICES RÉMUNÉRÉS PAR LA MÉTHODE À POURCENTAGE (A)

LOT ¹		ESTIMATION DU COÛT DES TRAVAUX (1)	HONORAIRES (A)
#	TITRE		PLANS ET DEVIS ET DOCUMENTS D'APPELS D'OFFRES (%) SELON L'ANNEXE 4
1	Trottoirs des rues – Viaduc ferroviaire du CN	7,4 M\$	
2	Trottoirs des rues – Faubourg des Récollets		
3	Trottoirs des rues – Îlots centraux		
4	Jardin nord	0,6 M\$	
5	Aménagement de la place publique	5,0 M\$	
6	Jardins périphériques (6 et 8)	1,0 M\$	
7	Aménagement de la pointe sud	3,5 M\$	
8	Réaménagement de l'accès mixte Duke	0,5 M\$	
9	Aménagement d'une zone de transition	0,5 M\$	
SOUS-TOTAL (A) SANS LES TAXES		18,5 M\$	

Les numéros indiqués en rouge dans ce tableau correspondent à ceux identifiés à l'article 4.3 – Espaces publics à développer.

¹ La Société désire informer le Consultant que le nombre de lots de construction et leur valeur respective ont été établis pour les fins de l'appel d'offres seulement. La Société se réserve le droit d'en modifier le nombre et leur valeur.



Société du Havre de Montréal

Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville

ANNEXES



Annexe 6 : Tableau des honoraires

ANNEXE 6

TABLEAU DES HONORAIRES À FACTURER SELON LA MÉTHODE DE CALCUL À TAUX HORAIRE (B)

SERVICES OFFERTS		NOMBRE D'HEURE TOTAL	TAUX HORAIRE	HONORAIRES			
				2009	2010	2011	TOTAL
1-	Plan de travail et échéancier¹						
	Chargé de projet						
	Chargé de discipline,						
	Etc.						
2-	Documents relatifs aux conditions existantes du site						
	caractérisation identitaire – Vision globale;						
	étude de besoins;						
	plan des conditions existantes;						
	plan d'analyse des caractéristiques du site.						
3-	Documents relatifs à l'élaboration des plans d'aménagement						
Article 4.3.1 Aménagement d'emprise de rue							
	plan d'ensemble, parti d'aménagement, esquisses et estimation des coûts classe C, présentation PowerPoint						
	plans d'aménagement, cahier de critères de design et estimation de classes B – Version préliminaire						
	Plans d'aménagement, cahier de critères de design, estimation des coûts classe B – Version finale, Présentation PowerPoint						
	présentations						
	plan de présentation. Illustrations, coupes et PowerPoint						
	animation 3D						
	maquette physique 3D						
Article 4.3.2 Aménagement des espaces libres publics – Jardin nord							
	plan d'ensemble, parti d'aménagement, esquisses et estimation des coûts classe C, présentation PowerPoint						
	plans d'aménagement, cahier de critères de design et estimation de classes B – Version préliminaire						
	Plan d'aménagement, cahier de critères de design, estimation des coûts classe B – Version finale, Présentation PowerPoint						
	présentations						
	plan de présentation. Illustrations, coupes et PowerPoint						
	animation 3D						
	maquette physique 3D						

Article 4.3.2 Aménagement des espaces libres publics – Place public							
	plan d'ensemble, parti d'aménagement, esquisses et estimation des coûts classe C, présentation PowerPoint						
	plans d'aménagement, cahier de critères de design et estimation de classes B – Version préliminaire						
	Plan d'aménagement, cahier de critères de design, estimation des coûts classe B – Version finale, Présentation PowerPoint						
	présentations						
	plan de présentation. Illustrations, coupes et PowerPoint						
	animation 3D						
	maquette physique 3D						
Article 4.3.2 Aménagement des espaces libres publics – Jardins périphériques							
	plan d'ensemble, parti d'aménagement, esquisses et estimation des coûts classe C, présentation PowerPoint						
	plans d'aménagement, cahier de critères de design et estimation de classes B – Version préliminaire						
	Plans d'aménagement, cahier de critères de design, estimation des coûts classe B – Version finale, Présentation PowerPoint						
	présentations						
	plan de présentation. Illustrations, coupes et PowerPoint						
	animation 3D						
	maquette physique 3D						
Article 4.3.2 Aménagement des espaces libres publics – Pointe sud							
	plan d'ensemble, parti d'aménagement, esquisses et estimation des coûts classe C, présentation PowerPoint						
	plans d'aménagement, cahier de critères de design et estimation de classes B – Version préliminaire						
	Plans d'aménagement, cahier de critères de design, estimation des coûts classe B – Version finale, Présentation PowerPoint						
	présentations						
	plan de présentation. Illustrations, coupes et PowerPoint						
	animation 3D						
	maquette physique 3D						
Article 4.3.2 Aménagement des espaces libres publics – Zone de transition							
	plan d'ensemble, parti d'aménagement, esquisses et estimation des coûts classe C, présentation PowerPoint						
	plans d'aménagement, cahier de critères de design et estimation de classes B – Version préliminaire						
	Plans d'aménagement, cahier de critères de design, estimation des coûts classe B – Version finale, Présentation PowerPoint						
	présentations						
	plan de présentation. Illustrations, coupes et PowerPoint						

	animation 3D						
	maquette physique 3D						
Article 4.3.3 Occupation temporaire des îlots centraux							
	plan d'ensemble, parti d'aménagement, esquisses et estimation des coûts classe C, présentation PowerPoint						
	plans d'aménagement, cahier de critères de design et estimation de classes B – Version préliminaire						
	Plans d'aménagement, cahier de critères de design, estimation des coûts classe B – Version finale, Présentation PowerPoint						
	présentations						
	plan de présentation. Illustrations, coupes et PowerPoint						
	animation 3D						
	maquette physique 3D						
	SOUS-TOTAL (B) SANS LES TAXES						

- Notes :
- 1- À cette rubrique, le nombre d'heures pour chacun des membres est fonction des besoins et de l'approche proposée par le Consultant
 - 2 - Pour les services sous cette catégorie, la Société propose une banque d'heures à titre indicatif



Société du Havre de Montréal

Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville

ANNEXES



Annexe 7 : Tableau synthèse des honoraires

ANNEXE 7

TABLEAU SYNTHÈSE DES HONORAIRES (A + B)

HONORAIRES (A + B)	TOTAL
SOUS-TOTAL (A) - BORDEREAU DES COÛTS DES SERVICES RÉMUNÉRÉS PAR LA MÉTHODE À POURCENTAGE	
SOUS-TOTAL (B) - TABLEAU DES HONORAIRES À FACTURER SELON LA MÉTHODE DE CALCUL À TAUX HORAIRE	
TOTAL (A + B)	
TPS (5%)	
TVQ (7,5%)	
TOTAL DES HONORAIRES AVEC TAXES	