



Baie-Comeau, le 2 décembre 2015

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

OBJET : Réponses aux questions complémentaires du 1^{er} décembre (DQ12)
concernant les audiences publiques pour les projets B, D et E du
Programme d'amélioration de la route 389

Madame,

Vous trouverez ci-joint le document de réponses aux questions complémentaires
soumises le 1^{er} décembre.

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

Le directeur,

(Michel Bérubé, ing.)

MB/AB/nb

p. j.

c. c. : M^{me} Line Lepage, ing., Service des projets
MM. Richard Dionne, directeur général adjoint
Maroun Shaneen, Direction des projets routiers stratégiques
Dany Hubert, Service des projets territoriaux de l'Est
André Bernatchez, gérant de projet

**Question complémentaire du 1^{er} décembre 2015
adressée au ministère des Transports
(DQ12)**

Question :

Sur la base des évaluations déposées, le coût des interventions prévues est évalué de la façon suivante :

- Tronçon B : 125 M\$ pour 22 km d'intervention, soit environ 5,7 M\$ par km (DA10);
- Tronçon D : 123 M\$ pour 51 km d'intervention, (1 km et plus) soit environ 2,4 M\$ par km (PR3.1, projet D, p. 5.11);
- Tronçon E : 98 M\$ pour 36,6 km d'intervention, (1 km et plus) soit environ 2,7 M\$ par km (PR3.1, projet E, p. 117).

Veuillez expliquer les écarts de coût moyen par km entre les différents projets.

Réponse :

Concernant la première puce, le montant identifié dans la figure (DA10) représente les coûts globaux du projet, ce qui inclut entre autres, les coûts de construction, les honoraires professionnels, les réserves pour risques et inflation ainsi qu'un montant pour les frais généraux et les frais de financement à court terme. Ces coûts ont été produits à la fin de l'étape de l'avant-projet préliminaire.

Pour ce qui est du tronçon D, le coût de 123 M\$ a été établi lors de l'élaboration de l'étude d'opportunité alors que la conception du projet n'en est qu'à un stade de conception très préliminaire. Ce coût représente seulement le coût estimé des travaux.

Le coût estimé de 98 M\$ pour le projet E provient également de l'étude d'opportunité tout comme le projet D et représente uniquement le coût estimé des travaux.

Évidemment l'estimation des coûts varie continuellement en fonction de l'avancement de la conception. Le facteur qui influe le plus sur les coûts d'un projet routier est la topographie des lieux, plusieurs éléments importants en sont alors considérablement touchés et font augmenter les coûts de façon importante tel, entre autres, la quantité des déblais, le nombre de structures nécessaires tels les ponts et le nombre d'éléments de drainage nécessaire pour assurer l'écoulement des cours d'eau présents.

Les coûts des différents segments ne peuvent donc pas être comparés simplement en coût/km mais bien en fonction de la topographie des lieux. Un projet routier peut aisément varier entre 1 M\$ à 6 M\$ du kilomètre voir davantage en fonction des conditions de terrain qu'on y retrouve. Il est on ne peut plus normal que les coûts au kilomètre varient d'un segment à l'autre. À l'étape où en est rendu le Programme d'amélioration de la route 389, les estimés des coûts de construction varient entre 2 et 5 millions du kilomètre pour l'ensemble des segments des cinq projets, ce qui est en conformité avec les difficultés retrouvées dans les différents segments.