



Saint-Romuald, le 30 octobre 2006

Monsieur Louis Dériger  
Président de commission  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
Édifice Lomer-Gouin  
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10  
Québec (Québec) G1R 6A6

Objet : Prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73)  
entre Beauceville et Saint-Georges  
Historique des coûts du projet  
N/Référence : 154-82-0012 (20-3471-8212)

---

Monsieur,

La présente est pour répondre à une demande de la Commission relative à l'historique des coûts du projet entre 2002 et 2006 sur la même base. Cette demande de précision a été motivée par les interrogations soulevées lors de la première partie des audiences, sur le fait que les coûts annoncés dans la présentation du Ministère s'élèvent à 148 000 000 \$ alors qu'il avait été question d'un projet de 84 000 000 \$ à une certaine époque. Vous trouverez donc ci-dessous un bref historique des estimations du coût du projet.

#### Coût du projet en 2002

En octobre 2002, dans le plan de transport de la Direction de la Chaudière-Appalaches, le coût total estimé pour la construction est de 84 000 000 \$ auquel il fallait ajouter un montant de 5 400 000 \$ pour les études préparatoires (études d'impacts et autres). Ces estimations étaient très préliminaires et ne tenaient pas compte de tous les frais connexes inhérents au projet.

#### Évolution des coûts durant l'avant-projet

L'avant-projet a débuté en janvier 2003 et les coûts ont évolué au fur et à mesure que le projet prenait forme et que se précisaient les choix quant aux variantes et sous-variantes. C'est sur la base d'un premier avant-projet préliminaire qu'un coût comparatif a été rendu public pour les variantes des tracés Est et Ouest lors des consultations publiques de novembre 2004.

Le coût de construction annoncé alors était de 46 600 000 \$ pour le tracé Est et de 52 420 000 \$ pour le tracé Ouest, soit une différence de 5 700 000 \$. Les chiffres exacts sont présentés au tableau 5.7 de l'étude d'impact à la page 5-44. À noter qu'il s'agit uniquement de la portion du projet comprise entre la route du Golf et la route Veilleux et que ces coûts sont uniquement les coûts de construction.

Si on ajoute aux estimés des coûts de construction les estimés préliminaires pour les acquisitions et les mesures d'atténuation, la différence de 5 700 000 \$ augmente à 8 000 000 \$.

Pour le tronçon situé au sud de la route Veilleux, la section 5.2 de l'étude d'impact présente l'évolution du concept qui a mené à l'avant-projet préliminaire. Les tableaux 5.8 à 5.11 de l'étude d'impact font état des coûts de construction pour chaque combinaison de variantes évaluées. Le coût de la variante retenue au terme de l'avant-projet pour cette portion du tracé est de 63 000 000 \$ (tableau 5.11, page 8-81).

Le coût de construction total du projet figurant dans l'étude d'impact est obtenu en additionnant le coût de la variante Est (tableau 5.7) avec celui de la configuration retenue pour le tronçon au sud de la route Veilleux (tableau 5.11), soit : 46 610 000 \$ + 63 000 000 \$ = 109 610 000 \$.

Entre le dépôt de l'étude d'impact en juin 2005 et la période d'information et de consultation publique du 21 février au 7 avril 2006, des optimisations ont été apportées à l'avant-projet. C'est pourquoi l'estimation des coûts de construction est passée de 109 610 000 \$ à 115 000 000 \$. C'est d'ailleurs ce dernier montant qui est inscrit dans le communiqué de presse du BAPE du 21 février 2006.

En septembre 2006, en vue de la présentation du projet aux audiences publiques, l'ensemble de l'estimation des coûts du projet a été révisé et le montant de 115 000 000 \$ pour la construction a été haussé à 118 000 000 \$. C'est à partir des dernières données à jour que nous avons également évalué à 30 000 000 \$ les montants des frais connexes, ce qui fait un total de 148 000 000 \$ pour l'ensemble de la réalisation du projet. Lors de la confection des plans et devis, ce montant sera certainement réévalué.

Depuis 2002, plusieurs éléments ont contribué à l'accroissement des coûts du projet. Les éléments les plus significatifs sont les suivants :

- Déplacement du raccordement à l'entrée nord de Saint-Georges, de la 57<sup>e</sup> rue (route Cumberland) vers la 74<sup>e</sup> rue;
- Ajout d'une desserte au parc industriel de Beauceville (prolongement du lien au parc industriel (181<sup>e</sup> rue) ;
- Ajout d'un échangeur en vue du prolongement éventuel de l'autoroute vers le sud jusqu'à la route 204;
- Ajout d'un pont d'étagement à la 35<sup>e</sup> avenue (raccordement de la 74<sup>e</sup> rue);
- Ajustements du concept demandés suite aux différentes consultations publiques;
- Augmentation du gabarit des voies de desserte;
- Hausse des coûts du pont de la rivière Gilbert suite à l'obtention de données techniques plus détaillées;
- Équilibrage des quantités de matériaux excédentaires;
- Inflation et hausse du coût des matériaux;
- Doublement de la chaussée.

Veillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Le directeur,



Michel Labrie, ing.

ML/ML/fl