

**RÉPONSES DU TRANSPORTEUR  
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N<sup>o</sup> 1  
DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE  
(« LA RÉGIE »)**



---

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE RELATIVE À LA DEMANDE  
DU TRANSPORTEUR AFIN D'OBTENIR UNE AUTORISATION POUR ACQUÉRIR ET CONSTRUIRE  
DES IMMEUBLES ET DES ACTIFS REQUIS POUR LE PROJET DE REMISE À NEUF ET DE  
MODERNISATION DES COMPENSATEURS SYNCHRONES AU POSTE ABITIBI**

---

**Coûts associés au projet**

- 1. Références :** i) Pièce B-1-HQT-6, document 1, page 6 ;  
ii) Pièce B-1-HQT-6, document 1, page 9.

**Préambule :**

i) « Chaque rubrique est indexée suivant le taux d'inflation applicable de l'année de sa réalisation. Les taux d'inflation utilisés pour l'établissement du coût du Projet proviennent des prévisions d'Hydro-Québec Équipement (« HQÉ »). Les taux utilisés sont les suivants : »

<b>Produit</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
<b>Poste</b>	3,3 %	2,0 %	2,0 %	2,0 %

ii) « En effet, par rapport au projet de Lévis, le présent Projet requiert un contenu additionnel incluant le remplacement d'un transformateur, il se réalise sur un chantier éloigné et contient des frais supplémentaires dont la hausse importante de certains prix de matières premières et l'indexation normale des coûts dans le temps entre le moment du dépôt du projet de Lévis à la Régie en 2004 et le dépôt du présent dossier. » (nos soulignés)

**Demandes :**

- 1.1.** Veuillez indiquer si les taux d'inflation utilisés dans le projet Abitibi, tiennent compte du récent contexte économique dont le taux d'inflation est à la baisse. Veuillez commenter.
- R1.1** **En premier lieu, le Transporteur tient à préciser que les taux d'inflation utilisés pour l'établissement du coût de ses projets sont revus annuellement. Les sources utilisées pour les fins de prévision des taux d'inflation sont plus amplement décrites à la pièce HQT-6, Document 1, pages 7 et 8 du présent dossier.**

Par ailleurs, bien que certaines composantes de coûts associés aux

projets de transport puissent être actuellement à la baisse compte-tenu du contexte économique, il appert que d'autres composantes de coûts ne sont pas affectées par ce même contexte. Par exemple, les coûts de main-d'œuvre, dont les conditions de rémunération sont régies par des conventions, ne subissent pas de pression à la baisse. De plus, en ce qui concerne les fournisseurs spécialisés pour les projets de transport, rien n'indique une baisse de la charge de travail. Au contraire la tendance est plutôt à la hausse, ce qui produit une pression sur les coûts.

**1.2.** Veuillez expliquer la hausse importante de certains prix de matières premières mentionnée à la référence (ii). Veuillez fournir le prix du cuivre et du matériel utilisé dans le projet Abitibi et celui de Lévis et expliquer les écarts.

**R1.2** Le Transporteur présente aux tableaux 1 et 2 suivants, l'évolution des prix de l'acier et du cuivre entre 2004, soit l'année correspondant à l'estimation des coûts du projet de Lévis et l'année 2008, soit l'année correspondant à l'estimation des coûts du présent projet.

Selon l'indice des prix de l'acier, ce dernier a subit une augmentation de 20,1 % en 2004 et de 10,4 % sur la période 2004-2008, tandis que le prix du cuivre a doublé sur la même période.

Quant aux coûts du matériel utilisé, le Transporteur réfère la Régie à la réponse du Transporteur à la question 4.2 suivante.

**Tableau 1**

**Augmentation des prix de l'acier de 2004 à 2008**

	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Indices des prix industriels (PPI, Iron and Steel Products) (1997=100 - Canada) V1575213 (indice)</b>	115,658	118,417	115,508	112,825	127,667
<b>% de changement annuel</b>	20,1	2,4	-2,5	-2,3	13,2

**Tableau 2**

**Augmentation des prix du cuivre de 2004 à 2008**

	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Prix du cuivre en dollars américain (Copper LME Spot, Am Close Cash Price - \$ÉU/tonne)</b>	2865,088	3678,131	6720,791	7117,229	7005,644
<b>Taux de change (Can/ÉU)</b>	1,301	1,211	1,134	1,074	1,067
<b>Prix en dollars canadiens par tonne métrique</b>	3728,31	4455,69	7623,73	7644,20	7473,28

- 2. Références :**
- i) Pièce B-1-HQT-6, document 1, page 6 ;
  - ii) Décision D-2005-45, dossier R-3553-2004, 10 mars 2005.

**Préambule :**

i) « *Ces différentes caractéristiques expliquent l'écart constaté entre les coûts de la remise à neuf et la modernisation des CS au poste de Lévis par rapport aux CS au poste Abitibi. Cet écart est de 37,5 M\$, soit la différence entre les coûts du projet de Lévis (33,8 M\$) et les coûts associés au présent Projet (71,3 M\$).* »

ii) Dans sa décision D-2005-45, la Régie autorise les coûts du projet de remise à neuf et de modernisation des deux compensateurs synchrones du poste de Lévis s'élevant à 32,96 M\$.

**Demande :**

**2.1.** Veuillez préciser si les coûts du projet de Lévis de 33,8 M\$ représentent des données réelles.

Si non, veuillez indiquer si les données réelles sont disponibles.

**R2.1 Le Transporteur précise que les coûts du projet de Lévis de 33,8 M\$ représentent les données réelles et prévisionnelles en date de l'estimation du coût de juin 2008, le projet de Lévis n'étant pas encore complété à ce jour. Les coûts réels finaux ne sont pas encore disponibles.**

**Tel qu'il appert de la réponse 3.1 suivante, les prévisions de coûts du projet de Lévis en date du 28 février 2009 sont de l'ordre de 35,0 M\$.**

- 3. Référence :**
- i) Pièce B-1-HQT-6, document 1, page 6 ;
  - ii) Dossier R-3553-2004, pièce HQT-6, document 1, page 6.

**Préambule :**

Comparaison des coûts des travaux associés au projet d'Abitibi à ceux autorisés du projet de Lévis :

	<b>Abitibi</b>	<b>Lévis</b>		
	<b>R-3684-2009</b>	<b>R-3553-2004</b>		
<b>(en milliers \$)</b>	<b>réf. (i)</b>	<b>réf. (ii)</b>	<b>Écart</b>	
<b>Coûts de l'avant-projet</b>				
Études d'avant-projet	486,9	851,9	(365,0 )	-42,8%
Autres coûts directs	6,2	9,1	(2,9 )	-31,9%
Frais financiers	6,0	434,2	(428,2 )	-98,6%
	<b>499,1</b>	<b>1 295,2</b>	<b>(796,1 )</b>	<b>-61,5%</b>
<b>Coûts du projet</b>				
Ingénierie interne	3 478,5	1 909,0	1 569,5	82,2%
Ingénierie externe	1 890,2	279,2	1 611,0	577,0%
Client	8 238,5	5 074,0	3 164,5	62,4%
Approvisionnement	17 984,0	11 353,5	6 630,5	58,4%
Construction	23 451,4	5 146,6	18 304,8	355,7%
Gérance interne	4 831,2	2 688,7	2 142,5	79,7%
Gérance externe	950,6	0,0	950,6	
Provision	4 799,6	2 426,3	2 373,3	97,8%
Autres coûts directs	1 847,6	404,2	1 443,4	357,1%
Frais financiers	3 334,5	2 387,1	947,4	39,7%
	<b>70 806,1</b>	<b>31 668,6</b>	<b>39 137,5</b>	<b>123,6%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>71 305,2</b>	<b>32 963,8</b>	<b>38 341,4</b>	<b>116,3%</b>

**Demande :**

- 3.1. Veuillez fournir le même niveau de détail du tableau présenté ci-dessus, en indiquant les données réelles du projet de Lévis, si disponibles.

R3.1 Le Transporteur présente au tableau 3 suivant le niveau de détail demandé.

**Tableau 3**

**Détail des coûts des projets Abitibi et Lévis**

	<b>Projet Abitibi</b>	<b>Projet Lévis</b>		
	<b>R-3684-2009</b>	<b>Coûts prévus</b>		
(en milliers \$)	<b>réf. (i)</b>	<b>au 28 février 2009</b>	<b>Écart</b>	<b>%</b>
<b>Coûts de l'avant-projet</b>				
<i>Études d'avant-projet</i>	486,9	957,6	(470,7)	-49,2
<i>Autres coûts directs</i>	6,2	8	(1,8)	-22,5
<i>Frais financiers</i>	6,0	27	(21,0)	-77,8
<b>Sous-total</b>	<b>499,1</b>	<b>992,6</b>	<b>(493,5)</b>	<b>-49,7</b>
<b>Coûts du projet</b>				
<i>Ingénierie interne</i>	3 478,5	2512,3	966,2	38,5%
<i>Ingénierie externe</i>	1 890,2	1026,0	864,2	84,2%
<i>Client</i>	8 238,5	6303,8	1934,7	30,7%
<i>Approvisionnement</i>	17 984,0	4940,4	13043,6	264,0%
<i>Construction</i>	23 451,4	13860,4	9591,0	69,2%
<i>Gérance interne</i>	4 831,2	2864,8	1966,4	68,6%
<i>Gérance externe</i>	950,6	465,2	485,4	104,3%
<i>Provision</i>	4 799,6	4,2	4795,4	
<i>Autres coûts directs</i>	1 847,6	240,8	1606,8	667,3%
<i>Frais financiers</i>	3 334,5	1798,4	1536,1	85,4%
<b>Sous-total</b>	<b>70 806,1</b>	<b>34016,3</b>	<b>36789,8</b>	<b>108,2%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>71 305,2</b>	<b>35008,9</b>	<b>36296,3</b>	<b>103,7%</b>

3.2. Veuillez expliquer les écarts par rubrique entre les coûts du projet d'Abitibi et les coûts réels du projet de Lévis. Si les coûts réels du projet de Lévis ne sont pas disponibles, veuillez faire l'exercice avec les coûts autorisés au dossier R-3553-2004.



R3.2 Tel que mentionné à la pièce HQT-6, Document 1, pages 9 et 10 du présent dossier, les écarts de coûts entre le projet de Lévis et le projet Abitibi sont principalement attribuables au contenu additionnel, aux différences de caractéristiques des deux projets ainsi qu'à l'inflation.

Le Transporteur présente au tableau 4 suivant les explications d'écart par rubrique entre les coûts du projet d'Abitibi et les coûts du projet de Lévis en date du 28 février 2009.

**Tableau 4**

**Explications d'écart par rubrique entre les coûts du projet d'Abitibi et les coûts du projet de Lévis en date du 28 février 2009**

**(en milliers de dollars)**

<b>Coûts de l'avant-projet</b>		
<i>Études d'avant-projet</i>	-470,7	Pour le poste Lévis, l'équivalent de deux avant-projets ont été requis suite à un moratoire décrété sur le programme de réfection des compensateurs synchrone
<i>Autres coûts directs</i>	-1,8	
<i>Frais financiers</i>	-21,0	
<b>Coûts du projet</b>		
<i>Ingénierie interne</i>	966,2	Envergure du projet (coût plus important)
<i>Ingénierie externe</i>	864,2	
<i>Client</i>	1934,7	
<i>Approvisionnement</i>	13043,6	Contenu additionnel
<i>Construction</i>	9591,0	
<i>Gérance interne</i>	1966,4	Envergure du projet (coût plus important)
<i>Gérance externe</i>	485,4	Coûts pour chantier unique (plusieurs travaux réalisés en même temps à Lévis, économie d'échelle) en plus de l'éloignement du chantier du projet Abitibi
<i>Provision</i>	4795,4	En fonction de l'avancement du projet
<i>Autres coûts directs</i>	1606,8	Envergure du projet (coût plus important)
<i>Frais financiers</i>	1536,1	
<b>ÉCART TOTAL</b>	<b>36296,3</b>	

**3.3.** Veuillez faire le lien avec les explications des écarts présentés à la réponse 3.2 et celles présentées à la pièce B-1-HQT-6, document 1, page 10.

**R3.3** Le Transporteur présente au tableau 5 suivant la source et le lien avec les explications des écarts présentés à la réponse 3.2 précédente et celles présentées à la pièce HQT-6, Document 1, page 10 (tableau 6).

**Tableau 5**
**Source et lien avec les écarts**

Projet Abitibi - Remise à neuf et modernisation des compensateurs synchrones CS-1 et CS-2

Comparatif des coûts (k\$) par rubrique avec le projet Lévis

Rubrique	Abitibi	Lévis	Écart total	Écarts contenu additionnel		Écarts autres	
					Lien avec le tableau 6		Lien avec le tableau 6
<b>Avant-projet</b>	499,1 \$	992,6 \$	-493,5 \$	-493,5 \$	1		
<b>Ingénierie interne</b>	3 478,5 \$	2 512,3 \$	966,2 \$	1 647,3 \$		183,0 \$	2
<b>Ingénierie externe</b>	1 890,2 \$	1 026,0 \$	864,2 \$				
<b>Client (TransÉnergie)</b>							
Expertise, support technique et planification des actifs	1 759,0 \$	776,5 \$	982,5 \$	294,8 \$		687,8 \$	2, 3 et 6
Vérification et MES	6 479,5 \$	5 527,3 \$	952,2 \$	765,0 \$		187,2 \$	
<b>Total Client</b>	<b>8 238,5 \$</b>	<b>6 303,8 \$</b>	<b>1 934,7 \$</b>	<b>1 059,8 \$</b>		<b>875,0 \$</b>	
<b>Approvisionnement</b>							
Matériel majeur	16 968,1 \$	4 354,9 \$	12 613,2 \$	11 644,0 \$		1 399,6 \$	5
Matériel mineur	1 015,9 \$	585,5 \$	430,4 \$				
<b>Total Approvisionnement</b>	<b>17 984,0 \$</b>	<b>4 940,4 \$</b>	<b>13 043,6 \$</b>	<b>11 644,0 \$</b>		<b>1 399,6 \$</b>	
<b>Construction</b>							
Réfection des CS - partie moteur	10 991,5 \$	6 694,6 \$	4 296,9 \$	2 750,0 \$		4 817,8 \$	2 et 3
Système protect. Incendie	1 002,4 \$		1 002,4 \$	2 023,2 \$			
Travaux entrepreneur	10 945,1 \$	6 992,9 \$	3 952,2 \$				
Travaux Territoire	512,4 \$	172,9 \$	339,5 \$				
<b>Total Construction</b>	<b>23 451,4 \$</b>	<b>13 860,4 \$</b>	<b>9 591,0 \$</b>	<b>4 773,2 \$</b>			
<b>Gérance</b>							
Gérance de chantier	4 003,1 \$	1 867,3 \$	2 135,8 \$	440,0 \$	1 695,8 \$	2, 3 et 7	
Gérance de projets	1 778,7 \$	1 462,7 \$	316,0 \$	158,0 \$	158,0 \$	2	
<b>Autres coûts directs</b>	1 847,6 \$	240,8 \$	1 606,8 \$	296,1 \$	1 310,7 \$	8	
<b>Provision</b>	4 799,6 \$	4,2 \$	4 795,4 \$		4 795,4 \$	4	
<b>Frais financiers</b>	3 334,5 \$	1 798,4 \$	1 536,1 \$		1 536,1 \$	9	
<b>Total</b>	<b>71 305,2 \$</b>	<b>35 008,9 \$</b>	<b>36 296,3 \$</b>	<b>19 524,9 \$</b>	<b>16 771,4 \$</b>		

Contenu additionnel pour Abitibi

- Réfection des deux CS (partie moteur)
- Remplacement du transformateur T-61
- Ajout d'un système de protection incendie active au transformateur T-61 et T-62
- Ajout d'une troisième source d'alimentation pour les services auxiliaires des CS
- Remplacement des deux bassins de rétention d'huile aux transformateurs T-61 et T-62

**Tableau 6**

**Explications des écarts de coûts**

	Présenté à la pièce HQT-6, Document 1, page 10	Écarts revus en fonction des prévisions de Lévis en date du 28 février 2009
<b>Explication des écarts de coûts</b>	<b>M\$</b>	<b>M\$</b>
<b>1.- Contenu additionnel dont:</b>		
a) Remplacement du transformateur T-61 ( 8,9 M\$ )		
b) Retrait d'un rotor (2,8 M\$)		
c) Travaux sur les équipements moyenne/haute tension (3,9 M\$)		
d) Addition de protection incendie (1,5 M\$)	19,5	19,5
e) Addition d'une 3e source d'alimentation auxiliaire (1,1 M\$)		
f) Remplacement de bassins de récupération d'huile (0,6 M\$)		
g) Autres travaux divers ( 0,7 M\$)		
<b>2.- Indexation normale</b>	4,0	3,2
<b>3.- Chantier éloigné</b>	3,8	3,0
<b>4.- Provisions</b>	2,6	4,8
<b>5.- Hausse importante (prix du cuivre et du matériel)</b>	2,4	1,4
<b>6.- Formation, essais, mise en route et autres coûts clients</b>	1,3	0,9
<b>7.- Gestion de chantier non partagée</b>	0,7	0,7
<b>8.- Autres frais directs</b>	1,6	1,3
<b>9.- Frais de financement</b>	1,6	1,5361
	<b>37,5</b>	<b>36,3</b>

**4. Références :** Pièce B-1-HQT-6, document 1, annexe A, pages 3 et 4.

**Préambule :**

Extrait des coûts supérieurs à 1 million \$ qui expliquent 76% des coûts totaux reliés à l'approvisionnement du projet d'Abitibi.

<u>(en milliers \$)</u>	<u>Quantités</u>	<u>Total</u>
<b>Description du matériel approvisionné</b>		
Système d'excitation	2 UN	2 420,1
Armoire des gaz	1 LOT	1 024,0
Transfo de démarrage 16 kV	1 UN	1 072,4
Transfo triphasé 225 MVA	1 UN	7 299,0
Disjoncteurs 16 kV	8 UN	1 923,5
		<b>13 739,0</b>
Inférieur à 1 million \$		4 245,0
<b>TOTAL</b>		<b>17 984,0</b>

**Demandes :**

**4.1.** Veuillez compléter le tableau ci-dessus en indiquant les coûts d'approvisionnement et les quantités équivalentes du projet de Lévis. Veuillez utiliser les données réelles si disponibles du projet de Lévis, si non disponibles, utiliser les données autorisées.

**R4.1** Le Transporteur présente au tableau 7 suivant l'information demandée.

**Tableau 7**

**Coûts d'approvisionnement et quantités des projets Abitibi et Lévis**

(en milliers \$)	Projet Abitibi		Projet Lévis	
	Quantités	Total	Quantités	Total
<b>Description du matériel approvisionné</b>				
<b>Système d'excitation</b>	<b>2 UN</b>	<b>2 420,1</b>	<b>2 UN</b>	<b>1374,4</b>
<b>Armoire des gaz</b>	<b>1 LOT</b>	<b>1 024,0</b>	<b>1 LOT</b>	<b>697,5</b>
<b>Transfo de démarrage 16 kV</b>	<b>1 UN</b>	<b>1 072,4</b>	<b>0 UN</b>	<b>0,0</b>
<b>Transfo triphasé 225 MVA</b>	<b>1 UN</b>	<b>7 299,0</b>	<b>0 UN</b>	<b>0,0</b>
<b>Disjoncteurs 16 kV</b>	<b>8 UN</b>	<b>1 923,5</b>	<b>2 UN</b>	<b>226,1</b>
		<b>13 739,0</b>		<b>2298,0</b>
<b>Inférieur à 1 million \$</b>		<b>4 245,0</b>		<b>2642,4</b>
<b>TOTAL</b>		<b>17 984,0</b>		<b>4940,4</b>

4.2. Veuillez comparer les coûts d'approvisionnement et les quantités du projet d'Abitibi et ceux du projet de Lévis. Veuillez expliquer les écarts par rubrique.

**R4.2 Le Transporteur présente au tableau 8 suivant les explications d'écart entre les coûts d'approvisionnement et les quantités du projet d'Abitibi et ceux du projet de Lévis.**

**Tableau 8**

**Explications d'écart par rubrique entre coûts d'approvisionnement et les quantités des projets Abitibi et Lévis  
(en milliers de dollars)**

	<b>Écarts Totaux</b>	<b>Explications</b>
<b>Description du matériel approvisionné</b>		
<b>Système d'excitation</b>	<b>1 045,7</b>	<b>Fournisseur unique pour l'homogénéité des systèmes d'excitation statique et inflation</b>
<b>Armoire des gaz</b>	<b>326,5</b>	<b>Le prix se réfère au coût des armoires des gaz installés à Lévis dont l'achat a été effectué en 2000 dans le cadre d'un autre projet non concrétisé. Ce prix a été indexé pour obtenir un prix 2008 auquel a été ajouté les modifications requises pour rendre cet équipement conforme aux caractéristiques requises</b>
<b>Transformateur de démarrage 16 kV</b>	<b>1 072,4</b>	<b>Contenu additionnel et inflation</b>
<b>Transformateur triphasé 225 MVA</b>	<b>7 299,0</b>	<b>Contenu additionnel et inflation</b>
<b>Disjoncteurs 16 kV</b>	<b>1 697,4</b>	<b>Le prix pour Lévis est pour la remise à neuf des disjoncteurs, alors que pour Abitibi le prix est pour l'achat de nouveaux disjoncteurs</b>
	<b>11441,0</b>	
<b>Inférieur à 1 million \$</b>	<b>1 602,6</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>13043,6</b>	

**5. Références :** Pièce B-1-HQT-6, document 1, annexe A, pages 5 et 6.

**Préambule :**

Extrait des coûts supérieurs à 1 million \$ qui expliquent 87 % des coûts totaux reliés aux coûts de construction du projet d'Abitibi.

<u>(en milliers \$)</u>	<u>Quantités</u>	<u>Total</u>
<b>Description des travaux</b>		
Modification des bâtiments	5 UN	3 102,4
Fondations, canalisations, murs cf et PA en béton	4921,5 M3	2 260,2
Compensateur synchrone	1 LOT	1 208,0
Système d'huile	1 LOT	1 939,6
Clé en main RAN moteurs synchrone	2 UN	10 779,9
Clé en main système protection incendie	1 LOT	1 002,4
		<b>20 292,5</b>
Inférieur à 1 million \$		3 158,9
<b>TOTAL</b>		<b>23 451,4</b>

**Demandes :**

**5.1.** Veuillez compléter le tableau ci-dessus en indiquant les coûts d'approvisionnement et les quantités équivalentes du projet de Lévis. Veuillez utiliser les données réelles si disponibles du projet de Lévis, si non disponibles, utiliser les données autorisées.

**R5.1** Le Transporteur présente au tableau 9 suivant les coûts des travaux et les quantités équivalentes du projet de Lévis.



**Tableau 9**

**Coûts des travaux et quantités des projets Abitibi et Lévis**

(en milliers \$)	Projet Abitibi		Projet Lévis	
	Quantités	Total	Quantités	Total
<b>Description des travaux</b>				
Modification des bâtiments	5 UN	3 102,4	3 UN	2 429,1
Fondations, canalisations, murs cf et PA en béton	4921,5 M3	2 260,2	178,0 M3	475,8
Compensateur synchrone	1 LOT	1 208,0	1 LOT	1 099,0
Système d'huile	1 LOT	1 939,6	1 LOT	935,9
Clé en main RAN moteurs synchrone	2 UN	10 779,9	2 UN	6 694,6
Clé en main système protection incendie	1 LOT	1 002,4	1 LOT	0,0
		<b>20 292,5</b>		<b>11 634,4</b>
Inférieur à 1 million \$		3 158,9		2 082,5
<b>TOTAL</b>		<b>23 451,4</b>		<b>13 716,9</b>

**5.2.** Veuillez comparer les coûts de construction et les quantités du projet d'Abitibi et ceux du projet de Lévis. Veuillez expliquer les écarts par rubrique.

**R5.2** Le Transporteur présente au tableau 10 suivant les explications d'écarts entre les coûts de construction et les quantités du projet d'Abitibi et ceux du projet de Lévis.

Le Transporteur mentionne qu'en plus des frais reliés à l'éloignement et de l'inflation, les écarts sont principalement attribuables au contenu additionnel.

**Tableau 10**

**Explications d'écart entre coûts d'approvisionnement et les quantités des  
projets Abitibi et Lévis**

**(en milliers de dollars)**

<b>(en milliers \$)</b>	<b>Écarts Totaux</b>	<b>Explications</b>
<b>Description des travaux</b>		
<b>Modification des bâtiments</b>	<b>673,3</b>	<b>Contenu additionnel (toiture)</b>
<b>Fondations, canalisations, murs cf et PA en béton</b>	<b>1784,4</b>	<b>Contenu additionnel (remplacement bassins rétention et alimentation 3<sup>e</sup> source)</b>
<b>Compensateur synchrone</b>	<b>109,0</b>	
<b>Système d'huile</b>	<b>1003,7</b>	<b>Référence : moyenne des prix soumissionnés pour Lévis revue pour tenir compte de l'éloignement du poste Abitibi et finalement application des taux d'inflations</b>
<b>Clé en main RAN moteurs synchrone</b>	<b>4085,3</b>	<b>Contenu additionnel</b>
<b>Clé en main système protection incendie</b>	<b>1002,4</b>	<b>Contenu additionnel</b>
<b>Inférieur à 1 million \$</b>	<b>1076,4</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>9 734,5</b>	