

**Réponses du Transporteur  
à la demande de renseignements numéro 1  
de la Régie de l'énergie  
(la « Régie »)**



1 **DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À**  
2 **LA DEMANDE D'AUTORISATION POUR LE PROJET DE RÉFECTION D'UN COMPENSATEUR**  
3 **SYNCHRONE ET DES SYSTÈMES CONNEXES DU POSTE MANICOUAGAN**

---

4 **1. Référence :** Pièce B-0004, HQT-1, document 1, page 12.

5 **Préambule :**

6 Le Projet comporte une installation d'un groupe électrogène de 600 kW.

7 **Demande :**

8 1.1 Veuillez indiquer de quelle façon sont assurés les services auxiliaires d'urgence  
9 actuels et expliquer le besoin pour une installation du groupe électrogène au poste  
10 Manicouagan.

11 **R1.1**

12 **Le poste de la Manicouagan est le seul des quatre postes que possède le**  
13 **Transporteur ayant des compensateurs synchrones (« CS ») dont les**  
14 **charges essentielles ne sont pas raccordées à une source d'alimentation**  
15 **d'urgence (ex. groupe électrogène).**

16 **Selon les normes en vigueur relatives aux automatismes de transport, les**  
17 **sources d'alimentation existantes au poste de la Manicouagan sont**  
18 **considérées de type « Relève » (contournement) et non de type**  
19 **« Urgence » (plus critique). Par conséquent, le Transporteur se conforme**  
20 **aux normes en vigueur et prévoit l'installation d'une source d'alimentation**  
21 **d'urgence pour l'alimentation des charges essentielles reliées au**  
22 **fonctionnement des CS au poste de la Manicouagan.**

23 **2. Référence :** Pièce B-0004, HQT-1, document 1, page 16.

24 **Préambule :**

25 Deux scénarios ont été identifiés par le Transporteur :

- 26 - Scénario 1 : la remise à neuf du compensateur synchrone CS24;  
27 - Scénario 2 : le remplacement des 2 CS existants par des neufs.

28 Selon le Transporteur, le deuxième scénario consisterait à construire 2 nouveaux CS à  
29 proximité des CS existants. Le Transporteur note que les principaux inconvénients associés à  
30 ce scénario proviennent des impacts négatifs reliés à l'agrandissement requis des limites du  
31 poste, à la nécessité de démanteler les CS existants par la suite ainsi qu'aux coûts associés  
32 plus élevés.

33 **Demandes :**

34 2.1 Veuillez indiquer la durée des arrêts des services de compensation dans le poste  
35 Manicouagan pour chacun des deux scénarios durant la période d'installation, et  
36 durant la période d'analyse économique.

1 **R2.1**

2 La durée des arrêts de service prévus pour les deux scénarios est  
3 sensiblement la même. En effet, dans les deux scénarios, les périodes  
4 d'arrêt seraient d'environ de 8 et 10 mois en 2013 pour les CS23 et CS24  
5 respectivement et de 10 et 5 mois en 2014. La durée de ces arrêts est  
6 principalement dictée par des travaux sur les systèmes communs aux  
7 deux CS, tels que les systèmes de commande, d'hydrogène, d'huile et de  
8 refroidissement.

9 Étant donné que les périodes d'arrêt éventuelles sont concentrées sur le  
10 court terme, les durées d'arrêts pour la période de l'analyse économique  
11 n'ont pas été évaluées par le Transporteur.

12 2.2 Si les durées des arrêts pour les deux scénarios sont différentes, veuillez indiquer les  
13 coûts et les conséquences opérationnelles (diminution des transits) découlant de ces  
14 arrêts.

15 **R2.2**

16 Tel qu'indiqué à la réponse R2.1, les durées d'arrêt pour les deux  
17 scénarios sont sensiblement les mêmes. Par ailleurs, le Transporteur  
18 précise que les arrêts des CS sont toujours planifiés de façon à ce qu'ils  
19 demeurent fonctionnels pendant les pointes hivernales, là où leur  
20 présence est la plus critique. Pendant les périodes de consommation hors  
21 pointes, les arrêts des CS sont coordonnés avec les retraits planifiés pour  
22 fins de maintenance sur les équipements, de façon à minimiser les  
23 limitations de transits et à maintenir ainsi la fiabilité du réseau.

24 L'arrêt des CS pour les besoins du projet a des conséquences  
25 opérationnelles sur l'ensemble du réseau de transport, mais elles  
26 demeurent gérables. Une plus grande planification dans la gestion des  
27 retraits d'équipements sera requise de la part du Transporteur pour  
28 minimiser les contraintes de transport. De l'avis du Transporteur, l'écart de  
29 coût attribuable aux contraintes de transport causées par les arrêts a un  
30 impact négligeable dans l'analyse économique des deux scénarios.

31 3. **Références :** (i) Pièce B-0004, HQT-1, document 1, page 5;  
32 (ii) Pièce B-0004, HQT-1, document 1, page 16.

33 **Préambule :**

34 (i) Le Transporteur précise que le scénario 1 comporte l'ajout de divers systèmes  
35 auxiliaires qui sont nécessaires au bon fonctionnement des 2 compensateurs existants CS23  
36 et CS24. [nous soulignons]

37 (ii) « *Le scénario 1 prévoit la réfection du CS24 existant ainsi que les systèmes connexes*  
38 *de façon à assurer leur pérennité. Ainsi, les équipements présentant des déficiences ou ayant*  
39 *atteint la fin de leur durée de vie utile sont remis à neuf ou remplacés. Le Transporteur*  
40 *précise que les travaux effectués redonneront à l'installation une durée de vie utile*  
41 *équivalente à celle d'une nouvelle installation, soit approximativement 35 ans. »*

1 **Demandes :**

2 3.1 Veuillez indiquer quelle est la durée de vie utile restante du CS23 et du CS24.

3 **R3.1**

4 **La durée de vie utile restante du CS23 est de 8 ans, alors que le CS24 a**  
5 **atteint sa fin de durée de vie utile.**

6 3.2 Veuillez indiquer les raisons pour lesquelles un scénario 3 prévoyant la réfection du  
7 CS23 n'a pas été envisagé.

8 **R3.2**

9 **La réfection du compensateur existant CS23 ne s'avère pas nécessaire à**  
10 **ce stade-ci. En effet, le CS23 a été partiellement réfectionné en 2004.**

11 **Par ailleurs, comme mentionné à la pièce HQT-1, Document 1, page 11, des**  
12 **inspections seront réalisées (par une firme spécialisée) afin d'identifier**  
13 **l'état général du CS23. Ainsi, certains essais visant à valider sa condition**  
14 **seront effectués en plus d'identifier si certains travaux de maintenance**  
15 **pourraient être requis.**

16 3.3 Veuillez indiquer si le Transporteur prévoit remplacer le CS23 au courant des  
17 5 prochaines années. Veuillez élaborer.

18 **R3.3**

19 **Comme mentionné à la réponse R3.2, le compensateur CS23 a été**  
20 **réfectionné il y a quelques années. Le Transporteur ne prévoit donc pas le**  
21 **remplacer au courant des 5 prochaines années.**

22 3.4 Veuillez déposer, sur la base des données du projet actuel, une estimation du coût de  
23 la réfection du CS23.

24 **R3.4**

25 **Le Transporteur réitère que la réfection du compensateur CS23 n'est pas**  
26 **prévue dans le cadre du présent projet puisque ce dernier fut réfectionné**  
27 **en 2004. Advenant que des travaux de réfection s'avèrent nécessaires**  
28 **(après inspection), les coûts s'y rattachant seraient vraisemblablement**  
29 **beaucoup plus faibles que ceux requis pour le CS24.**

30 3.5 Veuillez élaborer sur les conséquences de ne pas procéder à la remise à neuf du CS23  
31 existant à la présente demande.

32 **R3.5**

33 **Comme mentionné à la réponse R3.2, des inspections seront réalisées (par**  
34 **une firme spécialisée) afin d'identifier l'état général du CS23. Ainsi,**  
35 **certains essais visant à valider sa condition seront effectués en plus**  
36 **d'identifier si certains travaux de maintenance pourraient être requis.**

37 **Dans le meilleur des cas, le compensateur CS23 sera en bonne condition**  
38 **et pourra fonctionner encore plusieurs années sans intervention majeure.**

1                   **Sinon, certaines interventions pourraient être identifiées. Une décision**  
2                   **sera alors prise sur la meilleure approche pour fiabiliser le CS23.**

3   **4. Référence :**    Pièce B-0004, HQT-1, document 1, page 18.

4   **Préambule :**

5   Les résultats de l'analyse économique au tableau 4 démontrent que des réinvestissements de  
6   49,1 M\$ et de 22 M\$ sont planifiés pour les scénarios 1 et 2 respectivement.

7   **Demande :**

8   4.1    Veuillez élaborer sur la nature de réinvestissements qui seraient requis pour chacun  
9           des scénarios, en accordant une attention particulière aux investissements qui seraient  
10          nécessaires au cours de la période 2025-2035 (scénario 1).

11   **R4.1**

12           **Les réinvestissements requis sont de la même nature dans les deux**  
13           **scénarios. Il s'agit d'abord du remplacement des systèmes de commande**  
14           **et protection qui ont une durée de vie de 20 ans, ainsi que des**  
15           **appareillages électriques et mécaniques dont la durée de vie est de 30 ans.**

16           **Les réinvestissements requis pour le scénario 1 sont plus élevés que pour**  
17           **ceux du scénario 2, car certains équipements non réfectionnés ou**  
18           **remplacés dans le cadre du scénario 1 seront éventuellement remplacés**  
19           **au cours de la période 2025-2035 (ex: transformateurs de puissance).**

20   **5. Référence :**    Pièce B-0004, HQT-1, document 1, page 19.

21   **Préambule :**

22   Le tableau 4 présente la ventilation des coûts des divers travaux associés au Projet.

23   **Demandes :**

24   5.1    Veuillez ventiler les données au tableau 4 entre les 2 volets suivants :

- 25           • Les coûts associés à la réfection du CS24 ;  
26           • Les coûts associés à l'ajout des divers systèmes auxiliaires nécessaires aux 2 CS  
27           existants.

28   **R5.1**

29           **La ventilation des coûts associés à la réfection du compensateur CS24 est**  
30           **présentée au tableau 1.**

1  
2  
3

**Tableau 1**  
**Coûts associés à la réfection du compensateur CS24**  
**(en milliers de dollars de réalisation)**

Description	Année					Total
	Avant	2012	2013	2014	2015	
<b>Poste Manicouagan – réfection du CS 24</b>						
<b>Coûts de l'avant-projet</b>						
Études d'avant-projet	93,4					93,4
Autres coûts	1,9					1,9
Frais financiers	1,5					1,5
<b>Sous-total</b>	<b>96,7</b>					<b>96,7</b>
<b>Coûts du projet</b>						
Ingénierie interne	38,5	395,4	139,1	108,7	51,9	733,6
Ingénierie externe	5,8	407,2	69,5	64,6	17,3	564,4
Client	18,0	85,3	745,6	772,0		1 620,8
Approvisionnement						
Construction						
Clé en main		109,8	8 821,1			8 930,9
Gérance interne	13,1	134,2	350,7	371,2	83,3	952,5
Gérance externe			122,3	136,5		258,7
Provision		0,7	1,0	1 227,7		1 229,4
Autres coûts		66,4	121,8	58,8	1,9	248,9
Frais financiers		51,9	403,6	306,5		761,9
<b>Sous-total</b>	<b>75,3</b>	<b>1 250,8</b>	<b>10 774,8</b>	<b>3 046,0</b>	<b>154,3</b>	<b>15 301,2</b>
<b>TOTAL</b>	<b>172,1</b>	<b>1 250,8</b>	<b>10 774,8</b>	<b>3 046,0</b>	<b>154,3</b>	<b>15 397,9</b>

4  
5

**Les coûts associés à l'ajout des divers systèmes auxiliaires nécessaires aux deux CS existants sont présentés au tableau 2.**

1  
2  
3  
4

**Tableau 2**  
**Coûts associés à l'ajout des divers systèmes auxiliaires**  
**nécessaires aux deux CS existants**  
**(en milliers de dollars de réalisation)**

Description	Année					Total
	Avant	2012	2013	2014	2015	
<b>Poste Manicouagan – Travaux sur divers systèmes auxiliaires communs aux 2 CS</b>						
<b>Coûts de l'avant-projet</b>						
Études d'avant-projet	331,1					331,1
Autres coûts	6,6					6,6
Frais financiers	5,2					5,2
<b>Sous-total</b>	<b>342,9</b>					<b>342,9</b>
<b>Coûts du projet</b>						
Ingénierie interne	136,5	1 401,8	493,3	385,5	183,9	2 601,0
Ingénierie externe	20,5	1 443,7	246,6	229,1	61,3	2 001,2
Client	63,7	302,3	2 643,7	2 736,9		5 746,6
Approvisionnement		993,0	10 274,9	3 779,1		15 047,0
Construction			10 588,4	5 616,6		16 205,0
Clé en main						
Gérance interne	46,3	475,9	1 243,6	1 316,0	295,2	3 376,9
Gérance externe			433,5	483,8		917,4
Provision		2,4	3,4	4 352,9		4 358,7
Autres coûts		235,3	431,9	208,5	6,8	882,5
Frais financiers		183,9	1 430,9	1 086,5		2 701,4
<b>Sous-total</b>	<b>267,1</b>	<b>5 038,3</b>	<b>27 790,1</b>	<b>20 195,0</b>	<b>547,2</b>	<b>53 837,6</b>
<b>TOTAL</b>	<b>610,0</b>	<b>5 038,3</b>	<b>27 790,1</b>	<b>20 195,0</b>	<b>547,2</b>	<b>54 180,6</b>

5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19

5.2 Sur un coût total de 69,5 M\$, un élément important est le coût « Clé en main » pour un montant de 8,9 M\$. Veuillez expliquer la nature des coûts liés à cette rubrique.

**R5.2**

**La nature des coûts liés à l'élément « Clé en main » concerne uniquement le contrat de réhabilitation et de modernisation du compensateur CS24 pour une durée d'exploitation de 30 ans.**

**Le Transporteur précise que les éléments composant cette rubrique sont décrits à la réponse R5.3.**

5.3 Quelles sont les principales responsabilités du fournisseur et du Transporteur pour la partie « Clé en main ».

**R5.3**

**Dans la partie « Clé en main » les principales responsabilités du fournisseur sont définies dans un document contractuel.**

**Ce document comprend entre autres, la conception, la fabrication, les essais en usine, l'emballage, l'entreposage, la livraison, l'installation au**

1 chantier et la garantie de tout le matériel nécessaire à la réparation du  
2 compensateur CS24.

3 Ce contrat inclut également un ensemble de travaux prévus pour la  
4 réparation du CS24. Ces travaux comprennent, la vérification détaillée du  
5 CS24 avec le rotor démonté, le remplacement ou la remise à neuf en atelier  
6 de pièces défectueuses, le remontage et le calibrage du CS24. La liste des  
7 travaux n'est pas limitative et le fournisseur a l'obligation de se conformer  
8 à toutes les exigences des clauses techniques particulières du contrat.

9 Quant à lui, le Transporteur assume la responsabilité de l'administration  
10 du contrat. Il doit s'assurer de la coordination et du bon déroulement des  
11 travaux, du respect de l'échéancier, ainsi que de la conformité des  
12 exigences contractuelles.

13 5.4 Sur un coût total de 69,5 M\$, les éléments « Approvisionnement » et « Construction »  
14 totalisent 31,2 M\$, soit 45 % du coût total des travaux associés au Projet. Veuillez  
15 ventiler et expliquer les montants significatifs.

16 **R5.4**

17 Le pourcentage du coût total des travaux associés au projet dédiés aux  
18 éléments mentionnés se comparent aux projets semblables (Lévis et  
19 d'Abitibi).

20 Les éléments « Approvisionnements » et « Construction » représentent  
21 respectivement 15,0 M\$ et 16,2 M\$ du sous-total des coûts du projet de  
22 31,2 M\$.

23 Le tableau 3 présente les principales composantes de coûts pour ces deux  
24 éléments du projet.

1  
2  
3

**Tableau 3**  
**Composantes principales des éléments « Approvisionnements »**  
**et « Construction » associés au projet**

<i>Éléments de coûts</i>	<i>M\$</i>
<b>Approvisionnement</b>	<b>15,0</b>
▪ <b>Matériel majeur</b>	<b>13,4</b>
○ Variateur de fréquence	2,6
○ Système d'excitation	2,3
○ Groupe électrogène de 600 kW	1,1
○ Armoires des gaz	1,0
○ Sectionneur 735 kV	0,9
○ Panneau de commande ALCID	0,7
○ Autres	4,8
▪ <b>Matériel mineur</b>	<b>1,6</b>
○ Câbles de commande	0,8
○ Câbles d'alimentation	0,5
○ Équipement de surveillance	0,1
○ Autres	0,2
<b>Construction (travaux)</b>	<b>16,2</b>
▪ <b>Travaux pour bâtiments (civil)</b>	<b>4,1</b>
▪ <b>Câbles de commande</b>	<b>2,3</b>
▪ <b>Fondations (civil)</b>	<b>1,7</b>
▪ <b>Systèmes d'huile</b>	<b>1,4</b>
▪ <b>Équipements de refroidissement</b>	<b>1,4</b>
▪ <b>Terrassement, drainage et chemin</b>	<b>1,0</b>
▪ <b>Caniveaux et tranchées (câbles enfouis)</b>	<b>0,9</b>
▪ <b>Autres</b>	<b>3,4</b>
<b><i>Sous-total - Approvisionnement et Construction</i></b>	<b><i>31,2</i></b>

- 1 **6. Références :** (i) Pièce B-0004, HQT-1, document 1, page 18;  
2 (ii) R-3684-2009, pièce B-0001, HQT-6, document 1, page 6;  
3 (iii) R-3684-2009, pièce B-0001, HQT-6, document 1, page 10;  
4 (iv) Pièce B-0004, HQT-1, document 1, page 24.

5 **Préambule :**

- 6 (i) Le Projet comporte la réfection d'un compensateur et de systèmes connexes pour un  
7 coût de 69,6 M\$.
- 8 (ii) Le coût du projet au poste Abitibi, qui comporte une réfection de deux  
9 compensateurs, est de 71 M\$.
- 10 (iii) Une explication des écarts entre les coûts étant reliés à la réfection au poste d'Abitibi  
11 et des coûts reliés au poste de Lévis a été déposée au tableau 2.
- 12 (iv) Le Transporteur indique que la valeur de la « Provision » s'élève à 5,6 M\$, soit 8,0 %  
13 du coût total des travaux associés au Projet de 69,6 M\$.

14 *« La provision est un montant inclus dans une estimation pour couvrir les incertitudes*  
15 *imputables aux risques et aux imprécisions associés notamment aux durées, aux quantités, au*  
16 *contenu technique, au mode d'approvisionnement, à la concurrence sur le marché*  
17 *(fournisseurs, entrepreneurs), aux conditions climatiques et géographiques, au contexte*  
18 *social, économique ou politique, ainsi qu'à tout autre élément défini dans l'étendue des*  
19 *travaux du Projet. »*

20 De plus, le Transporteur précise qu'il établit sa provision conformément à la pratique  
21 généralement suivie dans l'industrie.

22 **Demande :**

- 23 6.1 Veuillez présenter, à l'aide d'un tableau, une explication des écarts des coûts reliés au  
24 poste de la Manicouagan, au poste Lévis<sup>1</sup>, ainsi qu'aux coûts reliés au poste  
25 d'Abitibi<sup>2</sup>, à un niveau de détail comparable au tableau ayant été déposé à la référence  
26 (iii).

27 **R6.1**

28 **Comme mentionné à la pièce HQT-1, Document 1, page 8 du présent**  
29 **dossier, le projet vise les mêmes objectifs fondamentaux que les projets**  
30 **des dossiers R-3553-2004 (Lévis) et R-3684-2009 (d'Abitibi).**

31 **Par ailleurs, l'approche de réfection globale mise de l'avant par le**  
32 **Transporteur au poste de la Manicouagan s'appuie sur l'expérience**  
33 **acquise lors des projets de remise à neuf et de modernisation des postes**  
34 **Duvernay, Lévis et d'Abitibi. Or, certaines différences fondamentales**  
35 **existent entre les caractéristiques du projet de Lévis (dossier R-3553-2004)**  
36 **autorisé par la Régie<sup>3</sup> et le présent projet.**

---

<sup>1</sup> R-3553-2004.

<sup>2</sup> R-3684-2009.

<sup>3</sup> Dossier R-3553-2004, décision D-2005-45, 10 mars 2005.

1 En effet, comme ce fut le cas pour le projet au poste d'Abitibi, par rapport  
2 au projet de Lévis, le présent projet requiert un contenu additionnel  
3 incluant le remplacement d'un transformateur de courant, il se réalise sur  
4 un chantier éloigné et contient des frais supplémentaires dont la hausse  
5 importante de certains prix de matières premières et l'indexation normale  
6 des coûts dans le temps entre le moment du dépôt du projet de Lévis à la  
7 Régie en 2004 et le dépôt du présent dossier en 2012.

8 Ces différentes caractéristiques expliquent l'écart constaté entre les coûts  
9 de la remise à neuf et la modernisation des CS au poste de Lévis par  
10 rapport aux travaux au CS24 et ceux particulièrement importants à être  
11 effectués aux divers systèmes auxiliaires nécessaires aux deux CS  
12 existants au poste de la Manicouagan. Cet écart est de 34,6 M\$, soit la  
13 différence entre les coûts du projet de Lévis (33,8 M\$) et les coûts  
14 associés au présent Projet (69,6 M\$).

15 Le tableau 4 présente le montant des écarts significatifs entre les coûts du  
16 projet du poste de la Manicouagan et ceux du projet au poste Lévis.

17 **Tableau 4**  
18 **Explication des écarts entre les coûts du projet du poste de**  
19 **la Manicouagan et ceux du projet au poste Lévis**

Items expliquant les écarts de coûts	Montant des écarts (M\$)
1. Contenu additionnel (items majeurs) <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Variateur de fréquence</li> <li>▪ Rampe d'hydrogène</li> <li>▪ Groupe électrogène</li> <li>▪ Remplacement sectionneur 735 kV</li> <li>▪ Remplacement transformateur de courant</li> </ul>	20,9
2. Indexation normale	4,1
3. Chantier éloigné	1,0
4. Provisions	5,6
5. Gestion de chantier	0,5
6. Autres frais directs	0,9
7. Frais de financement	1,7
<b>Total</b>	<b>34,6</b>

1 Le tableau 5 présente la différence de coûts entre le projet de  
2 Manicouagan et d'Abitibi.

3 **Tableau 5**  
4 **Explication des écarts entre les coûts du projet du poste de**  
5 **la Manicouagan et ceux du projet au poste d'Abitibi**

Items expliquant les écarts de coûts	Montant des écarts (M\$)
1. Différence de contenu technique	-4,9 M\$
2. Indexation normale	2,8 M\$
3. Nouvelle équipe en gestion de projet (formation)	0,3 M\$
4. Provisions	0,6 M\$
5. Autres frais directs	-0,6 M\$
6. Frais de financement	0,1 M\$
<b>Total</b>	<b>-1,7 M\$</b>

6 6.2 Veuillez décrire et évaluer les risques liés au projet, et les comparer à des projets  
7 semblables que le Transporteur a déjà réalisés, notamment les projets au poste Lévis  
8 et au poste Abitibi.

9 **R6.2**

10 **L'évaluation du risque est un processus, uniforme, applicable à tous les**  
11 **projets du Transporteur. Le résultat de ces évaluations est propre à**  
12 **chacun d'entre eux.**

13 **Ce processus comprend l'identification, l'évaluation et le traitement du**  
14 **risque. Le risque d'un projet correspond à un événement ou à une**  
15 **situation dont la concrétisation incertaine aurait un impact positif ou**  
16 **négatif sur au moins un objectif du projet tel que les délais, le coût, le**  
17 **contenu ou la qualité.**

18 **Les facteurs de risque à identifier concernent les domaines suivants : la**  
19 **gestion, le contenu, l'ingénierie, l'approvisionnement, la construction, la**  
20 **mise en route, les aspects externes et les risques financiers. Pour chacun**  
21 **de ces domaines, une série d'éléments sont analysés et évalués. Tout**  
22 **élément jugé avec un degré de risque significatif doit être quantifié, et le**  
23 **résultat se traduit monétairement par une provision applicable au projet.**

24 **Le Transporteur souligne qu'il est difficile de comparer des projets**  
25 **sensiblement identiques entre eux, à moins que leurs estimations ne**  
26 **soient réalisées à la même période. Ainsi, l'évaluation du risque est**  
27 **directement tributaire de la situation économique et des conditions de**

1 marché qui prévalent au moment de l'estimation et qui prévaudront  
2 hypothétiquement lors de la réalisation des travaux. L'estimation du  
3 projet de Lévis remonte à 2004, celle d'Abitibi à 2008 et celle de  
4 Manicouagan au début de 2012. Il s'agit donc, de trois périodes  
5 économiques distinctes qui ont influencé directement l'évaluation du  
6 risque.

7 Dans le cas présent, l'évaluation du projet s'est fait durant la période de  
8 l'annonce du plan Nord. Selon les analyses de risque effectuées, il appert  
9 que l'annonce du plan Nord et des nombreux investissements miniers va  
10 créer une pression à la hausse des prix reliés à la construction. Ainsi, la  
11 demande de service de construction pourrait être plus grande que l'offre.  
12 En faisant abstraction de cet élément, le niveau de risque du présent projet  
13 (8,0 % de provision) se compare aux deux autres projets, soit Lévis (7,4 %  
14 de provision) et d'Abitibi (6,7 % de provision).

15 6.3 Veuillez expliquer de quelle façon les risques du projet sont plus élevés, plus faibles  
16 ou neutres par rapport aux risques de ces 2 autres projets.

17 **R6.3**

18 **Voir la réponse R6.2.**