

Demande relative au déplacement d'un tronçon de la ligne à 315 kV entre les postes Hertel et Viger

Table des matières

1	Introduction.....	5
2	Contexte et cadre réglementaire	7
2.1	Cadre réglementaire	9
2.2	Modalités particulières applicables au Projet et contribution exigée	9
3	Objectifs du Projet.....	10
4	Description et justification du projet en relation avec les objectifs.....	10
4.1	Description des installations	10
4.2	Description des travaux	10
4.3	Justification du Projet en relation avec les objectifs.....	11
5	Solution appliquée.....	12
6	Coûts associés au Projet	12
6.1	Sommaire des coûts	12
6.2	Principales composantes du coût des travaux	15
6.3	Suivi des coûts du Projet	19
7	Impact tarifaire	19
8	Impact sur la fiabilité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité	20
9	Conclusion	20

Liste des tableaux

Tableau 1	Concordance entre les sections de la demande et le <i>Règlement</i>	6
Tableau 2	Calendrier de réalisation	12
Tableau 3	Coûts des travaux de la phase projet par élément (en milliers de dollars de réalisation)	13
Tableau 4	Taux d'inflation spécifiques	13
Tableau 5	Coûts du « Client »	17

Liste des figures

Figure 1	Localisation du tronçon de la ligne à 315 kV visé par le Projet.....	8
Figure 2	Répartition des coûts internes et externes pour la phase projet	15
Figure 3	Répartition des coûts des activités	16

Liste des annexes

Annexe 1	Permis 92-21-18 accordé à Hydro-Québec par Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée et avis de résiliation
Annexe 2	Confirmation d'Infrastructure Canada relative à sa contribution au Projet
Annexe 3	Figure illustrant l'aire de travail du nouveau pont pour le Saint-Laurent
Annexe 4	Liste des principales normes techniques appliquées au Projet
Annexe 5	Liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois
Annexe 6	Coûts annuels
Annexe 7	Impact tarifaire

1 Introduction

1 Par la présente demande, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le
2 « Transporteur ») vise à obtenir l'autorisation de la Régie de l'énergie (la « Régie ») afin de
3 déplacer un tronçon de la ligne à 315 kV du réseau de transport reliant les postes Hertel et
4 Viger et situé en rive sud de Montréal (le « Projet »).

5 Le Projet, dont le coût total s'élève à 25,2 M\$, s'inscrit dans la catégorie d'investissement
6 « respect des exigences ». Il rassemble les travaux requis pour donner suite à la demande
7 reçue par le Transporteur de la part d'Infrastructure Canada dans le cadre de la construction
8 du nouveau pont pour le Saint-Laurent (« NPSL ») et entraîne le versement, par
9 Infrastructure Canada, d'une contribution découlant du Projet. La mise en service du
10 nouveau tronçon de ligne est prévue pour le mois de juillet 2015. Par conséquent, le
11 Transporteur informe la Régie qu'il doit entreprendre dès à présent les travaux visés par ce
12 Projet, y compris l'approvisionnement du matériel nécessaire.

13 Ce dernier rappelle que les investissements de la catégorie « respect des exigences » ne
14 sont pas associés au cycle de vie des équipements et des installations. Ils sont requis
15 indépendamment de l'âge ou de l'état de l'actif, entre autres pour donner suite à des
16 demandes de déplacement d'actifs de son réseau à l'occasion du réaménagement ou de la
17 construction de voies de circulation.

18 Le tableau 1 fait état de la concordance entre la demande du Transporteur, présentée
19 conformément à l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi »), et les
20 renseignements requis par le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une*
21 *autorisation de la Régie de l'énergie* (le « Règlement »).

Tableau 1
Concordance entre les sections de la demande et le *Règlement*

<i>Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie</i>				Pièce	Section ou annexe
Article	Alinéa	Para- graphe	Renseignements requis		
2	1	1 ^o	Les objectifs visés par le projet	HQT-1, Document 1	3
2	1	2 ^o	La description du projet	HQT-1, Document 1	4
2	1	3 ^o	La justification du projet en relation avec les objectifs visés	HQT-1, Document 1	4
2	1	4 ^o	Les coûts associés au projet	HQT-1, Document 1	6 et annexe 6
2	1	5 ^o	L'étude de faisabilité économique du projet	HQT-1, Document 1	s. o.
2	1	6 ^o	La liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois	HQT-1, Document 1	Annexe 5
2	1	7 ^o	L'impact sur les tarifs incluant une analyse de sensibilité	HQT-1, Document 1	7 et annexe 7
2	1	8 ^o	L'impact sur la fiabilité du réseau et sur la qualité de service	HQT-1, Document 1	8
2	1	9 ^o	Le cas échéant, les autres solutions envisagées	HQT-1, Document 1	s. o.
3	1	1 ^o	La liste des principales normes techniques	HQT-1, Document 1	Annexe 4
3	1	3 ^o	Le cas échéant, les engagements contractuels et les contributions financières	HQT-1, Document 1	Annexe 2

2 Contexte et cadre réglementaire

1 À la suite des recommandations présentées par Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain
2 Incorporée¹ (« LPJCCI »), dans le cadre du programme de surveillance et de maintenance
3 du pont Champlain, la mise en service du NPSL, d'abord prévue pour 2021-2022, a été
4 devancée en 2018. Ce devancement entraîne la réalisation des travaux visés par le Projet
5 de manière à permettre la mise en service de ce dernier dès juillet 2015.

6 Selon les représentations d'Infrastructure Canada, le NPSL projeté se trouvera à quelques
7 mètres au nord du pont Champlain et sera construit à l'endroit où se trouve un tronçon
8 d'environ 1,9 km de la ligne à 315 kV reliant les postes Hertel et Viger. Ce tronçon, illustré à
9 la figure 1, doit par conséquent être déplacé et modifié afin de satisfaire les exigences
10 d'Infrastructure Canada décrites à la section 4.2.

¹ Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée est une société d'État mère autonome faisant partie du portefeuille d'Infrastructure Canada.

Figure 1
Localisation du tronçon de la ligne à 315 kV visé par le Projet



2.1 Cadre réglementaire

Dans le cadre du dossier R-3594-2005, la Régie s'est prononcée sur les méthodes comptables et financières applicables aux demandes de déplacements et de modifications d'actifs du réseau de transport par des tiers. Elle a retenu, dans ses décisions D-2006-76 et D-2006-76R, la proposition du Transporteur et déterminé que la méthode de calcul de la contribution exigée pour la réalisation de travaux de déplacement ou de modification d'actifs du réseau de transport demandés par des tiers est la valeur actualisée de l'impact annuel, sur les revenus requis du Transporteur, des modifications apportées aux actifs faisant l'objet des travaux, eu égard au caractère équitable de cette méthode pour les clients de ce dernier.

Cependant, dans le cadre du présent dossier, le Transporteur doit aussi tenir compte de modalités particulières applicables à certains de ses actifs visés par le Projet.

2.2 Modalités particulières applicables au Projet et contribution exigée

Deux des pylônes (36 et 37²), qui font partie intégrante du tronçon visé par le Projet, sont érigés sur des lots faisant partie des approches sud du pont Champlain aux termes d'un permis accordé à Hydro-Québec par LPJCCI. Le 9 mai 2014, cette dernière a transmis au Transporteur un avis de résiliation de ce permis, puisque ces deux pylônes se trouvent dans l'emprise du NPSL. Le Transporteur doit par conséquent enlever à ses frais ces deux pylônes, comme le prévoit ce permis³ et les déplacer, ainsi que remplacer les pylônes 35 et 38 en raison de l'enlèvement des pylônes 36 et 37.

Quant à la contribution exigée d'Infrastructure Canada, le Transporteur a été en mesure de l'estimer eu égard au caractère particulier du Projet, qui lui permet d'en scinder les coûts supplémentaires attribuables exclusivement à la construction du NPSL. Ainsi, Infrastructure Canada assume :

- les coûts associés au rehaussement des nouveaux pylônes N35 à N38 inclusivement pour satisfaire les exigences particulières de ce dernier, telles qu'elles sont décrites à la section 4.2 ;
- les coûts des nouveaux pylônes N34, N39, N40 et N41, selon la valeur actualisée de l'impact annuel, sur les revenus requis du Transporteur, des travaux de déplacement ou de modification, en tenant compte d'une période d'actualisation de 19 ans, correspondant à la durée d'utilité moyenne restante d'actifs visés par le Projet.

Tel qu'il appert du tableau 1, la confirmation d'Infrastructure Canada à l'égard de cette contribution est déposée à l'annexe 2. En outre, ce dernier accordera à Hydro-Québec les

² Dans la présente pièce, tout numéro de pylône réfère à la numérotation retenue pour la figure 1.

³ Le permis et l'avis de résiliation sont déposés à l'annexe 1.

1 droits immobiliers requis aux fins du Projet et de son exploitation, à court et à long terme,
2 sous réserve des approbations nécessaires à cet égard de la part du Conseil du Trésor
3 du Canada.

3 Objectifs du Projet

4 Le Projet vise à satisfaire la demande d'Infrastructure Canada de déplacer un tronçon de la
5 ligne à 315 kV reliant les postes Hertel et Viger de façon à libérer l'espace pour le NPSL à
6 compter de juillet 2015, tout en maintenant la fiabilité et la capacité du réseau de transport,
7 ainsi que la qualité et la continuité du service.

4 Description et justification du projet en relation avec les objectifs

4.1 Description des installations

8 La ligne biterne 3065-3066 à 315 kV est d'une longueur de 15,3 kilomètres entre les postes
9 Hertel à 735-315 kV et Viger à 315 kV ; elle a été mise en service en 1976 et constitue la
10 principale source d'alimentation à 315 kV du centre-ville de Montréal. Chacun des circuits
11 est composé de deux conducteurs par phase. La capacité de chacun de ces circuits est de
12 1783 MVA à -20°C.

13 Le tronçon de cette ligne visé par le Projet est d'une longueur d'environ 1,9 km et comprend
14 les six pylônes numérotés 35 à 40 inclusivement, d'une hauteur de 50 à 55 mètres. Cinq sont
15 des pylônes tubulaires et le sixième est un pylône à treillis. Ce tronçon traverse l'autoroute 10,
16 une bretelle d'accès reliant la route 132 au pont Champlain, la route 132, ainsi que le canal de
17 la Rive Sud ; il se termine sur l'île de la Couvée.

4.2 Description des travaux

18 Le Projet consiste à déplacer, à quelque 75 mètres vers le nord, le tronçon de la ligne
19 biterne 3065-3066 à 315 kV décrit à la section 4.1, conçu de façon à respecter les
20 exigences particulières suivantes de rehaussement imposées par Infrastructure Canada :

- 21 • au croisement de l'autoroute 10 et du nouveau pont, la ligne de transport d'électricité
22 doit permettre le passage d'un éventuel système de transport en commun au milieu
23 des voies de circulation, ce qui requiert un dégagement de 9,5 mètres entre la
24 chaussée et le plus haut point du système de transport en commun, et ce sur une
25 distance de 175 mètres entre les nouveaux pylônes N34 et N35, Infrastructure
26 Canada ayant avisé le Transporteur que l'élévation⁴ maximale du NPSL sera de
27 19 mètres à cet endroit ;
- 28 • entre les nouveaux pylônes N35 et N38, la ligne de transport d'électricité doit avoir
29 un dégagement permettant, dans l'aire de travail du NPSL qui a été définie par
30 Infrastructure Canada (la zone délimitée par une ligne pointillée jaune sur la figure

⁴ Par rapport au niveau de la mer.

1 jointe en annexe 3 de la présente demande), la libre circulation d'équipements
2 pouvant atteindre jusqu'à 17 mètres de hauteur ;

- 3 • entre les nouveaux pylônes N36 et N37, la ligne de transport d'électricité doit avoir
4 un dégagement permettant à un équipement roulant pouvant atteindre 16 mètres de
5 haut de circuler sur un chemin d'accès temporaire d'une élévation maximale de
6 20 mètres construit entre l'aire de travail qui a été définie par Infrastructure Canada
7 et le NPSL.

8 Au total, huit nouveaux supports, numérotés N34 à N41 inclusivement, sont nécessaires. Ils
9 mesurent entre 50 et 78 mètres de hauteur et sont érigés dans une emprise de 55 mètres
10 de largeur, réduite à 42 mètres sur l'île de la Couvée. De ces huit supports, quatre sont des
11 pylônes tubulaires biternes (N36, N37, N39 et N40) et les quatre autres (N34, N35, N38 et
12 N41) sont des pylônes tubulaires doubles monoternes. L'utilisation de ces derniers est
13 dictée par l'espace restreint disponible au sol, qui est insuffisant pour mettre en place les
14 ouvrages civils plus imposants qu'auraient requis des pylônes tubulaires biternes. De plus,
15 ces pylônes tubulaires doubles permettent d'éviter la mise hors tension simultanée des deux
16 circuits 3065-3066 au cours de la réalisation du Projet.

17 Le Projet est par ailleurs conçu pour être conforme aux plus récents critères et normes
18 applicables aux installations du Transporteur.

19 Enfin, il comporte le démantèlement des pylônes actuels 35 à 40 inclusivement.

4.3 Justification du Projet en relation avec les objectifs

20 Le Transporteur rappelle que le Projet rassemble les travaux requis pour satisfaire la
21 demande d'Infrastructure Canada tout en maintenant la fiabilité et la capacité du réseau de
22 transport, notamment au centre-ville de Montréal, ainsi que la qualité et la continuité
23 du service.

24 Il considère que le Projet est réalisable au plan technique, tant du point de vue de
25 l'échéancier que du point de vue électrique. Les analyses supplémentaires réalisées à ce
26 jour par le Transporteur ont permis de confirmer la faisabilité et de préciser les contraintes
27 inhérentes au Projet.

28 Le calendrier de réalisation des travaux reliés au Projet est présenté au tableau 2.

Tableau 2
Calendrier de réalisation

Activité	Début	Fin
Autorisation de la Régie	Décembre 2014	Dès que possible selon la disponibilité de la Régie en 2015
Début des travaux	Dès la disponibilité du site selon Infrastructure Canada	Septembre 2015
Mise en service	Juillet 2015	Septembre 2015 (démantèlement)

1 Par ailleurs, le Transporteur dépose à l'annexe 4 la liste des principales normes techniques
 2 appliquées au Projet. Il dépose à l'annexe 5 la liste des autorisations exigées en vertu
 3 d'autres lois qui s'appliquent aussi au Projet.

5 Solution appliquée

4 Le Transporteur propose une seule solution dans le cadre du présent Projet, qui rassemble
 5 les travaux requis pour satisfaire la demande d'Infrastructure Canada. Une solution
 6 souterraine a été écartée, pour des motifs techniques et économiques, dès le stade de
 7 l'étude préliminaire demandée au Transporteur. En effet, deux jonctions aérosouterraines
 8 seraient nécessaires et exigeraient beaucoup d'espace qui n'est pas disponible et
 9 d'importants investissements.

6 Coûts associés au Projet

6.1 Sommaire des coûts

12 Le Transporteur rappelle que le coût total des divers travaux associés au Projet s'élève à
 13 25,2 M\$.

14 Le tableau 3 suivant présente une ventilation des coûts pour la phase projet. Les coûts
 15 annuels sont présentés à l'annexe 6.

Tableau 3
Coûts des travaux de la phase projet par élément
(en milliers de dollars de réalisation)

	Ligne
Coûts du projet	
Ingénierie interne	433,0
Ingénierie externe	431,6
Client	479,4
Approvisionnement	7 577,4
Construction	11 130,6
Gérance interne	1 439,9
Gérance externe	610,9
Provision	2 412,0
Autres coûts	306,5
Frais financiers	373,5
Sous-total	25 194,8
TOTAL	25 194,8

- 1 Les taux d'inflation spécifiques aux équipements visés par le Projet sont présentés au
- 2 tableau 4.

Tableau 4
Taux d'inflation spécifiques

Produit	2015
Ligne	2,5 %

- 3 Chaque rubrique de coût de projet est indexée suivant le taux d'inflation applicable de
- 4 l'année de sa réalisation. Les taux d'inflation utilisés pour l'établissement du coût du Projet
- 5 proviennent des prévisions d'Hydro-Québec Équipement et services partagés (« HQÉSP »)
- 6 en date du 14 avril 2014.

Conformément à la demande de la Régie dans sa décision D-2012-161⁵ quant à la justification des taux d'inflation utilisés pour évaluer les coûts de travaux des divers projets d'investissement qui lui sont soumis pour approbation, le Transporteur fournit ci-après les informations pertinentes à l'appui des taux d'inflation utilisés à ces fins.

Le Transporteur tient d'abord à rappeler que la variation des taux d'inflation est liée aux prévisions de l'évolution de la valeur des indices composant ces taux d'inflation.

Les taux d'inflation sont établis d'après des modèles types des projets de postes, lignes et télécommunications du Transporteur. Dans chaque modèle, une liste des principales composantes est établie et un poids exprimé en pourcentage leur est attribué. Pour chaque composante, un indice a été appliqué. Les modèles sont mis à jour périodiquement en fonction de l'évolution des prix reliés aux éléments des projets. Les taux d'inflation produits à partir de ces modèles sont mis à jour annuellement.

La liste des principales composantes pour la rubrique « Lignes » est présentée ci-après :

- Coût de main-d'œuvre :
 - ingénierie interne et externe ;
 - gestion de projet et de chantier.
- Coûts reliés à la construction :
 - main-d'œuvre de construction ;
 - équipement et matériaux de construction.
- Approvisionnement :
 - coût d'acquisition de l'acier de pylônes et de fondations ;
 - coût d'acquisition de la quincaillerie et des isolateurs ;
 - coût d'acquisition des conducteurs et du câble de garde à fibres optiques.

Le Transporteur souligne que c'est à la division HQÉSP que revient la responsabilité de mener à bien, sans marge bénéficiaire, les projets de construction de lignes et de postes du réseau de transport.

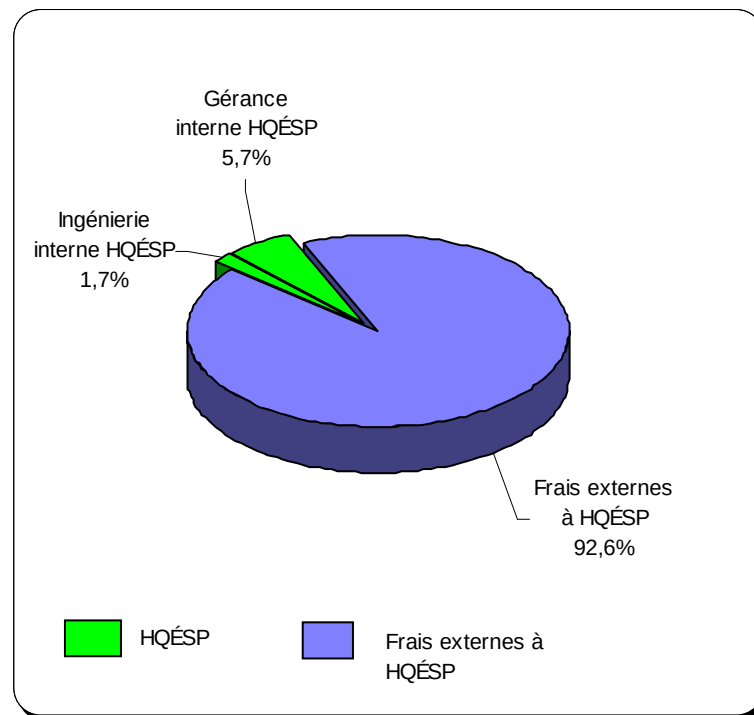
Le coût total du Projet ne doit pas dépasser le montant autorisé par le Conseil d'administration de plus de 15 %, auquel cas il doit obtenir une nouvelle autorisation de ce dernier. Le cas échéant, le Transporteur s'engage à en informer la Régie en temps opportun. Le Transporteur souligne qu'il continuera de s'efforcer de contenir les coûts du Projet à l'intérieur du montant autorisé par la Régie.

⁵ Décision D-2012-0161, par. 42, pour le dossier R-3812-2012 relatif au projet Waswanipi.

6.2 Principales composantes du coût des travaux

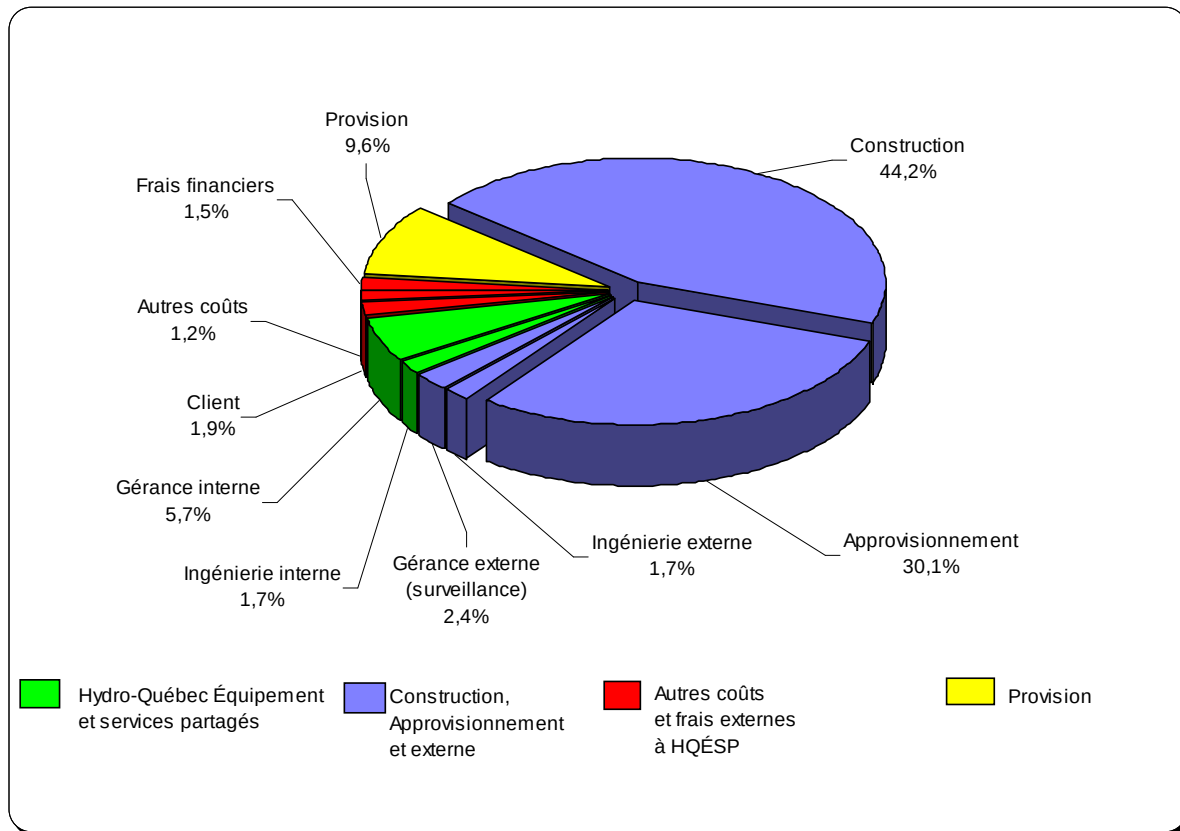
- 1 Comme présentés à la figure 2, les coûts externes à HQÉSP pour la phase projet sont de
2 23,3 M\$, soit 92,5 % du coût total du Projet de 25,2 M\$.
- 3 HQÉSP s'assure de la réalisation de l'ingénierie de détail et de la production des plans et
4 devis. L'approvisionnement est réalisé par le biais d'appels d'offres et de soumissions. Par
5 la suite, les travaux de construction sont généralement réalisés sous la responsabilité de
6 HQÉSP par des entrepreneurs externes retenus conformément aux directives corporatives
7 d'acquisition de biens meubles et de services.

Figure 2
Répartition des coûts internes et externes pour la phase projet



- 8 La figure 3 présente la répartition des coûts entre les diverses activités requises pour la
9 réalisation du Projet.

Figure 3
Répartition des coûts des activités



1 Approvisionnement et construction

2 Le coût des activités reliées à l'approvisionnement et à la construction du présent Projet
3 s'élève à 18,7 M\$, soit 74,3 % du coût total du Projet de 25,2 M\$.

4 Comme mentionné précédemment, les travaux seront attribués par appels d'offres. Le
5 respect des directives en place en cette matière garantit à HQÉSP une gestion efficace,
6 équitable et transparente de ses relations avec l'ensemble de ses fournisseurs au bénéfice
7 des clients du Transporteur.

8 Ingénierie et frais de gérance

9 Les frais d'ingénierie et les frais de gérance s'élèvent à 2,9 M\$, soit 11,6 % du coût total du
10 Projet de 25,2 M\$.

11 Les coûts des travaux d'ingénierie sous-traités à l'externe, qui représentent 1,7 % du coût
12 total du Projet, seront imputés au Transporteur au prix coûtant. Par ailleurs, les services
13 d'ingénierie interne sont facturés par le mécanisme de facturation interne. Quant aux coûts
14 de 2,1 M\$ pour la gérance de projet, soit 8,1 % du coût total du Projet de 25,2 M\$, ils

représentent tous les frais relatifs à la gestion de projet et à la gérance de chantier. Ces coûts incluent les activités de surveillance de chantier dont une partie, pour un montant d'environ 0,6 M\$, sera confiée à une firme externe. Les frais de gérance sont mesurés en pourcentage du coût des projets. Dans le cadre du Projet, le ratio des frais de gérance interne propres à HQÉSP s'élève à 5,7 % du coût total du Projet de 25,2 M\$.

Par ailleurs, Hydro-Québec surveille étroitement les frais de gérance de ses projets afin qu'ils demeurent concurrentiels.

Coûts du client

Le Transporteur présente au tableau 5 une ventilation des coûts de la rubrique « Client » du tableau 3 précédent. Ces coûts s'élèvent à 0,5 M\$, soit 1,9 % du coût total du Projet.

Tableau 5
Coûts du « Client »

Description	Total	2014	2015
Expertise technique	18,7	10,0	8,7
Inspection finale et mise en route	70,4	10,6	59,8
Expertise immobilière	390,3	44,8	345,5
Total	479,4	65,4	414,0

La nature de ces coûts est décrite comme suit :

- expertise technique : activités réalisées par certaines unités du Transporteur ;
- inspection finale et mise en route : activités réalisées par le Transporteur associées aux essais techniques et spécialisés pour s'assurer du bon fonctionnement des équipements installés avant la mise en service commerciale ;
- expertise immobilière : activités réalisées par l'unité Immobilier de la direction principale – Centre de services partagés pour, entre autres, l'obtention des droits de servitude, l'acquisition de terrains et l'évaluation des indemnités immobilières.

Frais financiers

Les frais financiers totaux s'élèvent à 0,4 M\$, soit 1,5 % du coût total du Projet. Conformément à la décision D-2002-95⁶ de la Régie, la capitalisation des frais financiers aux immobilisations en cours est réalisée au taux du coût en capital de l'année témoin projetée, soit 7,053 % pour 2014⁷.

⁶ Décision D-2002-95, 30 avril 2002, page 91.

⁷ Décision D-2014-049, 20 mars 2014, page 10.

De plus, conformément aux décisions D-2003-68⁸ et D-2005-63⁹, le Transporteur précise que la capitalisation des frais financiers selon le coût en capital prospectif de 5,666 %¹⁰ procure une réduction de 0,1 M\$ pour un investissement total de 25,1 M\$.

Autres coûts

Les autres coûts s'élèvent à 0,3 M\$ et représentent 1,2 % du coût total du Projet de 25,2 M\$. Ils regroupent notamment les éléments suivants :

- gestion des matières dangereuses ;
- fourniture de matériel ;
- matériel à projets et guichet unique ;
- revalorisation des biens meubles excédentaires ;
- frais d'acquisition des biens et services ;
- gestion des données et des documents (originaux et géomatique).

Ces autres coûts sont estimés en fonction des besoins réels du Projet et correspondent à des activités nécessaires à son bon déroulement. Ces coûts seront facturés par la suite au Projet en fonction des coûts réels.

Ces activités sont des services fournis principalement par la direction principale – Centre de services partagés.

Provision

La valeur de la provision s'élève à 2,4 M\$, soit 9,6 % des coûts du Projet de 25,2 M\$. Toutefois, conformément à la demande de la Régie précisée à sa décision D-2003-68¹¹, la provision s'élève à 9,8 % lorsque l'on retranche du coût du Projet les autres coûts et les frais financiers.

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

⁸ Décision D-2003-68, 4 avril 2003, page 26.

⁹ Décision D-2005-63, 15 avril 2005, page 4, faisant suite à la décision D-2005-50.

¹⁰ Décision D-2014-049, 20 mars 2014, page 10.

¹¹ Décision D-2003-68, 4 avril 2003, page 18.

1 Conformément à la pratique généralement suivie dans l'industrie, la méthodologie de calcul
2 de la provision est basée sur la fiabilité de la source de données, le degré de détail du
3 contenu, les facteurs de risque inhérents à chaque étape de réalisation du Projet ainsi que
4 sur le degré de risque que l'organisation est prête à accepter.

5 Le Transporteur précise que les provisions prévues sont déterminées en fonction des
6 risques propres à chaque projet et peuvent donc varier grandement d'un projet à un autre.
7 Ces provisions ne sont « facturées » à un projet que dans la mesure où des risques se sont
8 matérialisés et ont engendré des coûts réels lors de la réalisation de ce projet. Ainsi, les
9 sommes engagées (ou prévues au budget) pour le Projet et non utilisées ne seront pas
10 imputées à ce dernier. Par conséquent, le coût final du Projet correspond au montant
11 réellement engagé au cours de sa réalisation. De la même façon qu'aucune marge
12 bénéficiaire n'est facturée par HQÉSP, aucune provision n'est calculée sur les autres coûts
13 et les frais financiers.

14 Finalement, le Transporteur souligne que HQÉSP déploie tous les efforts requis et agit avec
15 la plus grande diligence afin de réaliser le Projet de manière à en minimiser les coûts.

6.3 Suivi des coûts du Projet

16 Le Transporteur soutient que les coûts détaillés plus avant sont nécessaires à la réalisation
17 du Projet à l'étude et conséquemment, qu'ils sont raisonnables. Par ailleurs, dans un souci
18 constant de contrôler les coûts liés à la réalisation de ses projets d'investissement, le
19 Transporteur assurera un suivi étroit des coûts du Projet. Enfin, suivant la pratique établie
20 depuis la réglementation des activités du Transporteur, ce dernier fera état de leur évolution
21 lors du dépôt de son rapport annuel à la Régie, si celle-ci le requiert. Le Transporteur
22 présentera le suivi des coûts réels du Projet, sous la même forme et le même niveau de
23 détails que ceux du tableau 3. Il présentera également un suivi de l'échéancier du Projet et
24 fournira, le cas échéant, l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels et
25 des échéances.

7 Impact tarifaire

26 Le Projet visé par la présente demande s'inscrit dans la catégorie d'investissement
27 « respect des exigences ». Sa mise en service est prévue pour le mois de juillet 2015.

28 L'impact sur les revenus requis à la suite de la mise en service du Projet prend en compte
29 les coûts du Projet, soit les coûts associés à l'amortissement, au financement et à la taxe
30 sur les services publics. À l'égard des coûts du Projet, la contribution exigée d'Infrastructure
31 Canada est estimée à 12,6 M\$, compte tenu de sa demande. Cette contribution est calculée
32 selon les décisions D-2006-76 et D-2006-76R portant sur les méthodes comptables et
33 financières applicables aux demandes de déplacements et de modifications d'actifs du
34 réseau de transport par des tiers.

1 Les résultats sont présentés sur une période de 20 ans et une période de 50 ans,
2 conformément à la décision D-2003-68 de la Régie. Cependant, les résultats pour la période
3 de 50 ans sont plus représentatifs de l'impact sur les revenus requis puisqu'ils sont plus
4 comparables à la durée d'utilité moyenne des immobilisations du Projet.

5 L'impact annuel moyen du Projet sur les revenus requis est de 1,0 M\$ sur une période de
6 20 ans et de 0,6 M\$ sur une période de 50 ans, ce qui représente un faible impact à la
7 marge de 0,03 % et de 0,02 % sur les mêmes périodes par rapport aux revenus requis
8 approuvés par la Régie pour l'année 2014.

9 Le Transporteur présente aussi l'impact du Projet sur le tarif de transport à titre indicatif, en
10 mentionnant que la dépense d'amortissement des autres actifs permettant d'amoindrir
11 l'impact sur les revenus requis n'est pas prise en compte par rapport à ce Projet.

12 L'impact tarifaire du Projet sur les revenus requis et l'analyse de sensibilité, cette dernière
13 étant présentée sous l'hypothèse d'une variation à la hausse de 15 % du coût du Projet et
14 du coût du capital prospectif, sont présentés à l'annexe 7.

8 Impact sur la fiabilité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité

15 Comme mentionné précédemment, les objectifs du Projet sont de satisfaire la demande
16 d'Infrastructure Canada, qui consiste à déplacer un tronçon de ligne à 315 kV du réseau de
17 transport de façon à libérer l'espace requis pour le NPSL, tout en maintenant la fiabilité et la
18 capacité du réseau de transport, ainsi que la qualité et la continuité du service au cours de
19 la réalisation du Projet et par la suite.

20 Le Projet, représentant la solution optimale pour atteindre ces objectifs, aura par
21 conséquent un impact positif sur la fiabilité et la qualité de prestation du service
22 de transport. Par ailleurs, les travaux sont exécutés de manière qu'au moins un des deux
23 circuits de la ligne biterne à 315 kV visée par le Projet demeure sous tension pour assurer,
24 pendant la réalisation de celui-ci, le maintien de l'alimentation électrique du centre-ville
25 de Montréal.

9 Conclusion

26 Le Transporteur soumet respectueusement le présent dossier à la Régie pour autorisation.
27 Celui-ci englobe toutes les informations pertinentes à l'évaluation du Projet. En effet, tel qu'il
28 appert du tableau 1, la preuve du présent dossier traite spécifiquement de chacun des
29 renseignements devant accompagner une demande d'autorisation introduite en vertu du
30 premier paragraphe du premier alinéa de l'article 73 de la *Loi* et du *Règlement*.

- 1 Le Transporteur soutient que la solution mise de l'avant est optimale pour satisfaire la
- 2 demande de déplacement d'actifs de son réseau de transport qu'il a reçue d'Infrastructure
- 3 Canada. Cette solution est par ailleurs conforme aux normes et critères appliqués par le
- 4 Transporteur. Ainsi, les investissements découlant de ce Projet seront, une fois réalisés,
- 5 utiles à l'exploitation fiable du réseau de transport.