

**Version caviardée**

**Coûts détaillés**



---

## Tables des matières

<b>1</b>	<b>Principales composantes du coût des travaux.....</b>	<b>5</b>
1.1	Approvisionnement et construction.....	7
1.2	Coûts du client .....	8
1.3	Frais financiers.....	8
1.4	Autres coûts .....	9
1.5	Provision.....	9

### Liste des tableaux

Tableau 1	Coûts des travaux avant-projet et projet par élément (en milliers de dollars de réalisation) .....	5
Tableau 2	Coûts du « Client » (en milliers de dollars) .....	8

### Liste des figures

Figure 1	Répartition des coûts de gestion et d'ingénierie internes du Projet du Transporteur .....	6
Figure 2	Répartition des coûts des activités du Projet .....	7

### Liste des annexes

Annexe 1	Coûts annuels (pièce déposée sous pli confidentiel)	
----------	---	--



**Demande relative au remplacement d'équipement et au réaménagement de lignes  
au poste Chénier**

1 Le tableau 1 présente une ventilation des coûts pour les phases avant-projet et projet.

**Tableau 1  
Coûts des travaux avant-projet et projet par élément  
(en milliers de dollars de réalisation)**

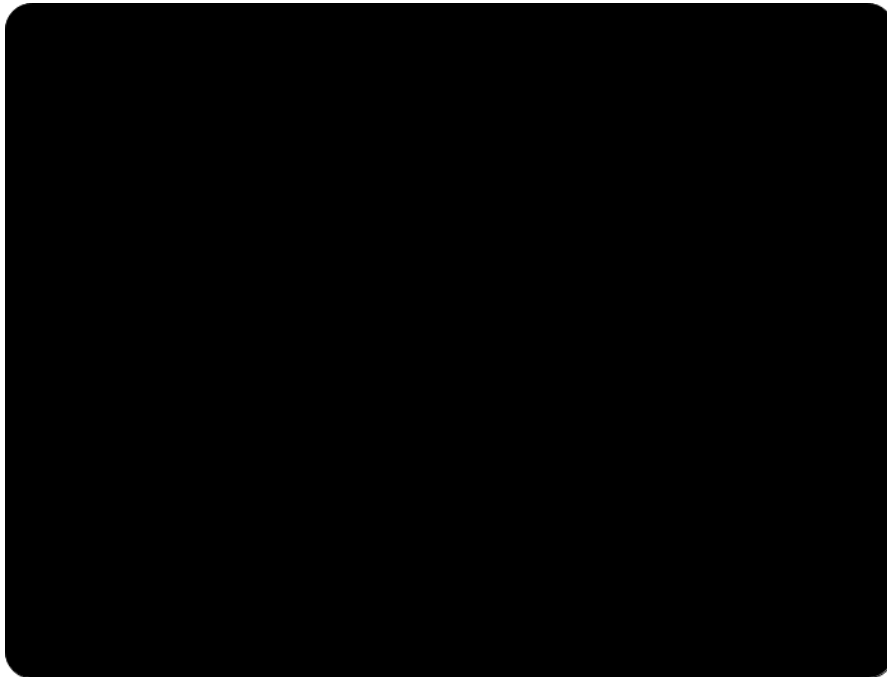
	<b>Total Lignes</b>	<b>Total Postes</b>	<b>Total Transport (Lignes et Postes)</b>
<b>Coûts de l'avant-projet</b>			
Études d'avant-projet	██████	██████	██████
Autres coûts	██████	██████	██████
Frais financiers	██████	██████	██████
<b>Sous-total</b>	██████	██████	<b>684,9</b>
<b>Coûts du projet</b>			
Ingénierie interne	██████	██████	██████
Ingénierie externe	██████	██████	██████
Client	██████	██████	<b>3 428,7</b>
Approvisionnement	██████	██████	██████
Construction	██████	██████	██████
Gérance interne	██████	██████	██████
Gérance externe	██████	██████	██████
Provision	██████	██████	██████
Autres coûts	██████	██████	██████
Frais financiers	██████	██████	<b>2 011,4</b>
<b>Sous-total</b>	██████	██████	<b>38 685,5</b>
<b>TOTAL</b>	<b>8 701,8</b>	<b>30 668,6</b>	<b>39 370,4</b>

**1 Principales composantes du coût des travaux**

2 Comme indiqué à la pièce HQT-1, Document 1, la division Hydro-Québec Innovation,  
3 équipement et services partagés (« HQIÉSP ») est responsable de mener à bien les projets  
4 de construction de lignes et de postes du réseau de transport. À ce titre, le coût du Projet  
5 est de 39,4 M\$ et est détaillé dans la présente section.

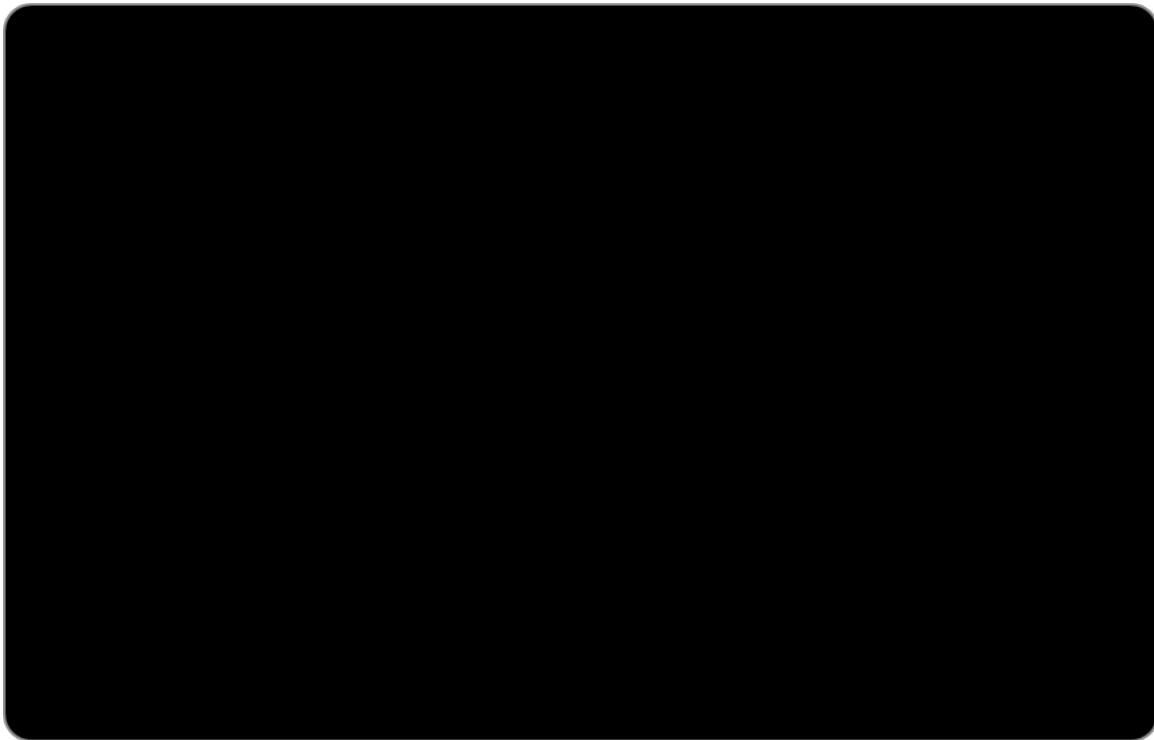
6 La figure 1 illustre les travaux d'ingénierie interne et de gérance interne, ainsi que les autres  
7 activités liées au Projet du Transporteur, ces dernières représentant ██████ \$, soit ██████ du  
8 coût de total de 39,4 M\$.

**Figure 1**  
**Répartition des coûts de gestion et d'ingénierie internes du Projet du Transporteur**



- 1 La figure 2 présente la répartition des coûts entre les diverses activités requises pour la
- 2 réalisation de ce Projet.

**Figure 2**  
**Répartition des coûts des activités du Projet**



### **1.1 Approvisionnement et construction**

1 Le coût des activités reliées à l'approvisionnement et à la construction du présent Projet  
2 s'élève à ██████\$, soit ██████ du coût total du Projet de 39,4 M\$.

#### **3 Ingénierie, frais de gérance et études d'avant-projet**

4 Les frais d'ingénierie, les frais de gérance et les frais des études d'avant-projet s'élèvent à  
5 ██████\$, soit ██████ du coût total du Projet de 39,4 M\$. Les coûts des travaux d'ingénierie  
6 sous-traités à l'externe, qui représentent ██████, du coût total du projet, seront imputés au  
7 Transporteur au prix coûtant. Par ailleurs, les services d'ingénierie interne sont facturés par  
8 le mécanisme de facturation interne. Quant aux coûts de ██████\$ pour la gérance de projet,  
9 soit ██████ du coût total du Projet de 39,4 M\$, ils représentent tous les frais relatifs à la  
10 gestion de projet et à la gérance de chantier. Les frais de gérance sont mesurés en  
11 pourcentage du coût des projets. Dans le cadre du Projet, le ratio des frais de gérance  
12 interne propres à HQIÉSP s'élève à ██████ du coût total du Projet de 39,4 M\$.

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

## 1.2 Coûts du client

- 1 Le Transporteur présente au tableau 2 une ventilation des coûts de la rubrique « Client » du  
 2 tableau 1. Ces coûts s'élèvent à 3,4 M\$, soit 8,7 % du coût total du Projet de 39,4 M\$.

**Tableau 2**  
**Coûts du « Client »**  
**(en milliers de dollars)**

Description	Total	Avant	2018	2019	2020	2021
Inspection finale et mise en route	████████	████████	████████	████████	████████	████████
Expertise technique	████████	████████	████████	████████	████████	████████
Expertise immobilière	████████	████████	████████	████████	████████	████████
Communication et relations publiques	████████	████████	████████	████████	████████	████████
<b>Total</b>	<b>3 428,7</b>	████████	████████	████████	████████	████████

- 3 La nature de ces coûts est décrite comme suit :

- 4 • Inspection finale et mise en route : activités réalisées par le Transporteur associées  
 5 aux essais techniques et spécialisés pour s'assurer du bon fonctionnement des  
 6 équipements installés avant la mise en service commerciale ;
- 7 • Expertise technique : activités réalisées par certaines unités du Transporteur ;
- 8 • Expertise immobilière : activités réalisées par l'unité Immobilier de la direction  
 9 principale Centre de Services partagés pour, entre autres, l'obtention des droits de  
 10 servitude, l'acquisition de terrains et l'évaluation des indemnités immobilières ;
- 11 • Communications et relations publiques : activités réalisées par l'unité régionale qui  
 12 assure les communications avec le public, les municipalités et les différents  
 13 organismes régionaux.

## 1.3 Frais financiers

14 Les frais financiers totaux s'élèvent à 2,0 M\$, soit 5,1 % du coût total du Projet.  
 15 Conformément à la décision D-2002-95<sup>1</sup> de la Régie, la capitalisation des frais financiers  
 16 aux immobilisations en cours est réalisée au taux du coût moyen pondéré du capital de  
 17 l'année témoin projetée, soit 6,997 % pour 2018<sup>2</sup>.

18 De plus, conformément à la décision D-2003-68<sup>3</sup>, le Transporteur précise que la  
 19 capitalisation des frais financiers selon le coût moyen pondéré du capital prospectif de  
 20 5,233 %<sup>4</sup> procure une réduction de 0,7 M\$ pour un investissement total de 39,4 M\$.

<sup>1</sup> Décision D-2002-95, page 91.

<sup>2</sup> Décision D-2018-021, 6 mars 2018, page 145.

<sup>3</sup> Décision D-2003-068, page 26.



#### **1.4 Autres coûts**

1 Les autres coûts s'élèvent à [REDACTED] \$ et représentent [REDACTED] du coût total du Projet de  
2 39,4 M\$. Ils regroupent notamment les éléments suivants :

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

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

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

#### **1.5 Provision**

14 La valeur de la provision s'élève à [REDACTED] \$, soit [REDACTED] des coûts du Projet de 39,4 M\$.  
15 Toutefois, conformément à la demande de la Régie<sup>5</sup>, la provision s'élève à [REDACTED] lorsque  
16 l'on retranche du coût du Projet les autres coûts et les frais financiers.

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

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

27 Le Transporteur précise que les provisions prévues sont déterminées en fonction des  
28 risques propres à chaque projet et peuvent donc varier grandement d'un projet à un autre.  
29 Ces provisions ne sont « facturées » à un projet que dans la mesure où des risques se sont

---

<sup>4</sup> Décision D-2018-021, par. 593.

<sup>5</sup> D-2003-068, page 18.

- 1 matérialisés et ont engendré des coûts réels lors de la réalisation de ce projet. Ainsi, les  
2 sommes engagées (ou prévues au budget) pour le Projet et non utilisées ne seront pas  
3 imputées à ce dernier. Par conséquent, le coût final du Projet correspond au montant  
4 réellement engagé au cours de sa réalisation. De la même façon qu'aucune marge  
5 bénéficiaire n'est facturée par HQIÉSP, aucune provision n'est calculée sur les autres coûts  
6 et les frais financiers.
- 7 Finalement, le Transporteur souligne que HQIÉSP déploie tous les efforts requis et agit  
8 avec la plus grande diligence afin de réaliser le Projet de manière à en minimiser les coûts.