Version caviardée

Coûts détaillés

Tables des matières

1 Principales composantes du coût des travaux 5

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 à la reconstruction d'une ligne souterraine entre les postes Beaumont et Dorchester

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)

	Total Lignes
Coûts de l'avant-projet	
Études d'avant-projet	[redacted]
Autres coûts	[redacted]
Frais financiers	[redacted]
Sous-total	**1 010,8**
Coûts du projet	
Ingénierie interne	[redacted]
Ingénierie externe	[redacted]
Client	150,2
Approvisionnement	[redacted]
Construction	[redacted]
Gérance interne	[redacted]
Gérance externe	[redacted]
Provision	[redacted]
Autres coûts	[redacted]
Frais financiers	898,5
Sous-total	**24 629,9**
TOTAL	**25 640,7**

1 Principales composantes du coût des travaux

Comme indiqué à la pièce HQT-1, Document 1, la division Hydro-Québec Innovation, équipement et services partagés (« HQIÉSP ») est responsable de mener à bien les projets de construction de lignes et de postes du réseau de transport. À ce titre, les coûts du Projet du Transporteur sont de 25,6 M$ et sont détaillés dans la présente section.

La figure 1 illustre les travaux d'ingénierie interne et de gérance interne, ainsi que les autres activités liées au Projet du Transporteur, ces dernières représentant [redacted]$, soit [redacted] du coût de 25,6 M$.

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

[redacted]

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

Figure 2
Répartition des coûts des activités du Projet

[redacted]

1.1 Approvisionnement et construction

Le coût des activités reliées à l'approvisionnement et à la construction du présent Projet s'élève à [redacted]$, soit [redacted] du coût total du Projet de 25,6 M$.

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

Les frais d'ingénierie, les frais de gérance et les frais des études d'avant-projet s'élèvent à [redacted]$, soit [redacted] du coût total du Projet de 25,6 M$. Les coûts des travaux d'ingénierie sous-traités à l'externe, qui en représentent [redacted] du coût total du Projet, seront imputés au Transporteur au prix coûtant. Par ailleurs, les services d'ingénierie interne sont facturés par le mécanisme de facturation interne. Quant aux coûts de [redacted]$ pour la gérance de projet, soit [redacted] du coût total du Projet, ils représentent tous les frais relatifs à la gestion de projet et à la gérance de chantier. 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 HQIÉSP s'élève à [redacted] du coût total du Projet.

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

1.2 Coûts du client

Le Transporteur présente au tableau *2* une ventilation des coûts de la rubrique « Client » du tableau 1. Ces coûts s'élèvent à 0,2 M$, soit 0,6 % du coût total du Projet de 25,6 M$.

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

Description	Total	Avant	2018	2019	2020	2021
Expertise immobilière	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Inspection finale et mise en route	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Expertise technique	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Communication et relations publiques	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Total	**150,2**	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]

La nature de ces coûts est décrite comme suit :

- 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 ;
- 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 technique : activités réalisées par certaines unités du Transporteur ;
- Communications et relations publiques : activités réalisées par l'unité régionale qui assure les communications avec le public, les municipalités et les différents organismes régionaux.

1.3 Frais financiers

Les frais financiers totaux s'élèvent à 1,0 M$, soit 3,7 % du coût total du Projet. Conformément à la décision D-2002-95[1] de la Régie, la capitalisation des frais financiers aux immobilisations en cours est réalisée au taux du coût moyen pondéré du capital de l'année témoin projetée, soit 6,997 % pour 2018[2].

[1] Décision D-2002-95, page 91.
[2] Décision D-2018-021, par. 591.

De plus, conformément à la décision D-2003-68[3], le Transporteur précise que la capitalisation des frais financiers selon le coût moyen pondéré du capital prospectif de 5,233 %[4] procure une réduction de 0,2 M$ pour un investissement total de 25,6 M$.

1.4 Autres coûts

Les autres coûts s'élèvent à [redacted]$ et représentent [redacted] du coût total du Projet de 25,6 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 du Transporteur 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.

1.5 Provision

La valeur de la provision s'élève à [redacted]$, soit [redacted] du coût du Projet de 25,6 M$. Toutefois, conformément à la demande de la Régie[5], la provision s'élève à [redacted] lorsque l'on retranche du coût du Projet les autres coûts et les frais financiers.

La provision est un montant estimé visant à 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.

Conformément à la pratique généralement suivie dans l'industrie, la méthodologie de calcul de la provision est basée sur la fiabilité de la source de données, le degré de détail du

[3] Décision D-2003-68, page 26.
[4] Décision D-2018-021, par. 593.
[5] D-2003-68, page 18.

contenu, les facteurs de risque inhérents à chaque étape de réalisation du Projet ainsi que sur le degré de risque que l'organisation est prête à accepter.

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

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