Version caviardée

Coûts détaillés

Tables des matières

1 Principales composantes du coût des travaux 5
1.1 Approvisionnement et construction 7
1.2 Ingénierie, frais de gérance et études d'avant-projet 7
1.3 Coûts du client 8
1.4 Frais financiers 8
1.5 Autres coûts 9
1.6 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 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'un automatisme de réseau

Le coût total des divers travaux associés au Projet s'élève à 257,0 M$, dont une tranche de 245,4 M$ est visée par la présente demande[1].

Le tableau 1 présente une ventilation des coûts pour les phases avant-projet et projet, considérant un coût total de 257,0 M$.

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

	Total Postes
Coûts de l'avant-projet	
Études d'avant-projet	[redacted]
Autres coûts	[redacted]
Frais financiers	[redacted]
Sous-total	**19 810,3**
Coûts du projet	
Ingénierie interne	[redacted]
Ingénierie externe	[redacted]
Client	**47 764,7**
Approvisionnement	[redacted]
Construction	[redacted]
Gérance interne	[redacted]
Provision	[redacted]
Autres coûts	[redacted]
Frais financiers	**24 451,3**
Sous-total	**237 184,1**
TOTAL	**256 994,4**

1 Principales composantes du coût des travaux

Comme indiqué à la pièce HQT-1, Document 1, la direction principale Projets de transport et construction (« DPPTC ») du groupe TransÉnergie et équipement 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 sont de 257,0 M$ et sont détaillés ci-dessous.

[1] Voir HQT-1, Document 1, p. 16.

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]$, soit [redacted] du coût de 257,0 M$.

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 du 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 s'élève à [redacted]$, soit [redacted] du coût de 257,0 M$.

1.2 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]$, soit [redacted] du coût de 257,0 M$. Les coûts des travaux d'ingénierie sous-traités à l'externe, qui représentent [redacted] 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 de 257,0 M$, ils représentent tous les frais relatifs à la gestion de projet et à la gérance de chantier. Les frais de gérance sont mesurés en pourcentage du coût des projets. Dans le cadre du Projet, le ratio des frais de gérance interne propres à la DPPTC s'élève à [redacted] du coût de 257,0 M$.

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

1.3 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 47,8 M$, soit 18,6 % du coût de 257,0 M$.

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

Description	Total	Avant	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Inspection finale et mise en route	**28 101,5**	874,5	3 044,8	4 990,1	8 658,4	7 140,3	3 373,9	19,4
Expertise technique	**19 663,2**	0,0	13 399,0	3 753,0	1 456,8	871,0	170,3	13,1
Total	**47 764,7**	**874,5**	**16 443,8**	**8 743,1**	**10 115,2**	**8 011,3**	**3 544,2**	**32,5**

La nature de ces coûts est décrite comme suit :

- 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.

1.4 Frais financiers

Les frais financiers totaux s'élèvent à 25,8 M$, soit 10,1 % du coût de 257,0 M$. Conformément à la décision D-2002-95[2] 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 6,782 % pour 2020[3].

De plus, conformément à la décision D-2003-68[4], le Transporteur précise que la capitalisation des frais financiers selon le coût moyen du capital prospectif de 4,616 %[5] procure une réduction de 9,8 M$ pour un investissement total de 257,0 M$.

[2] D-2002-95, page 91.
[3] D-2020-041, page 61.
[4] D-2003-68, page 26.
[5] D-2020-041, page 61.

1.5 Autres coûts

Les autres coûts s'élèvent à [redacted]$ et représentent [redacted] du coût de 257,0 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.

1.6 Provision

La valeur de la provision s'élève à [redacted]$, soit [redacted] du coût de 257,0 M$. Toutefois, conformément à la demande de la Régie[6], 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 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.

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 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

[6] D-2003-68, page 18.

final du Projet correspond au montant réellement engagé au cours de sa réalisation. Aucune provision n'est calculée sur les autres coûts et les frais financiers.

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