

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 3 CAVIARDÉE DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À LA  
DEMANDE D'AUTORISATION RELATIVE À LA CONSTRUCTION DU NOUVEAU POSTE PIERRE-LAPORTE  
ET DE SA LIGNE D'ALIMENTATION**

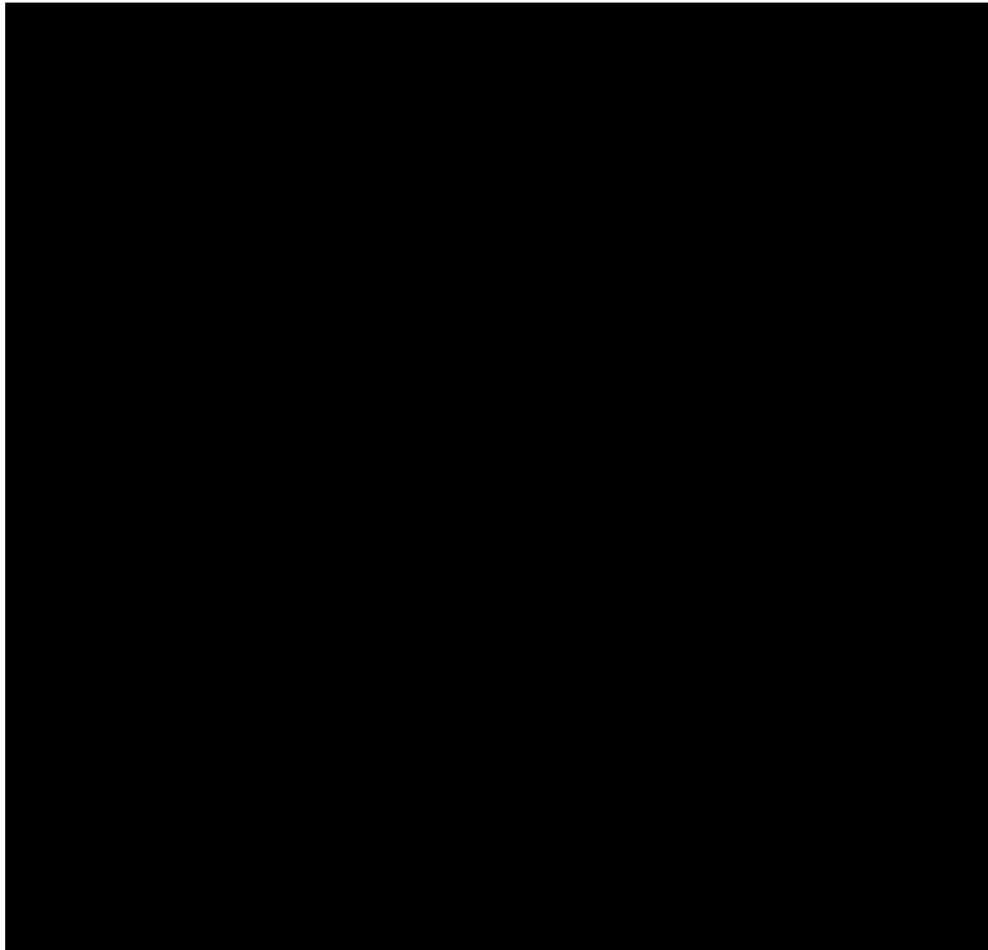
---

**COÛTS DU PROJET**

- 1. Références :**
- (i) Dossier R-4256-2024, pièces B-0011 et B-0010 (sous pli confidentiel);  
Dossier R-4262-2024, pièces B-0009 et B-0008 (sous pli confidentiel);  
Pièce B-0011 (sous pli confidentiel);
  - (ii) Pièce [B-0012](#), p. 7;
  - (iii) Pièce [B-0005](#), p. 14;
  - (iv) Dossier R-4256-2024, pièce [B-0005](#), p. 12.

**Préambule :**

- (i) Tableau établi par la Régie :



(ii) « Les coûts des travaux d'ingénierie sous-traités à l'externe seront imputés au prix coûtant. Par ailleurs, les services d'ingénierie interne sont facturés par le mécanisme de facturation interne. Quant aux coûts pour la gérance de 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.

(iii)

(iv) En outre, Hydro-Québec surveille étroitement les frais de gérance de ses projets afin que ceux-ci demeurent concurrentiels. » [nous soulignons]

(v)

(vi) *Le poste de Cleveland sert de poste de sectionnement, où les circuits 1187 et 1383 alimentent les circuits 1390, 1546 et 1547.*

[..]

*Le Projet vise à assurer la pérennité du poste de Cleveland en le remplaçant par le nouveau poste source Pierre-Laporte.*

(vii) « À l'étape initiale, le poste de Bonsecours sera équipé d'un bâtiment de commande, de deux transformateurs de puissance de 47 MVA pour une capacité limite de transformation de 65 MVA [...] »

#### **Demandes :**

La Régie a effectué une comparaison des coûts, en %, des coûts des projets du présent dossier et des dossiers R-4256-2024 et R-4262-2024. Certaines différences sont ressorties de l'analyse des composantes de coûts de ces projets.

1.1 Veuillez expliquer pour quelles raisons les coûts d'avant-projet sont de l'ordre de ■■■■ pour les projets de Bonsecours et de Côteau-du-Lac, et d'un ordre significativement plus faible de ■■■■ pour le poste Pierre-Laporte.

1.2 Veuillez justifier l'absence de coûts d'Études d'avant-projet pour la ligne d'alimentation pour le poste Pierre-Laporte (case en bleu de la référence (i)).

(viii)

1.3 Veuillez expliquer pour quelles raisons les coûts d'avant-projet, d'ingénierie et de gérance sont de ■■■■ pour le poste Pierre-Laporte mais de ■■■■ pour le poste Bonsecours et de ■■■■ pour Côteau-du-Lac.

1.3.1. Veuillez expliquer ces variations et indiquer si ces valeurs sont représentatives des normes de l'industrie

- 1.4 Concernant la pratique du Transporteur d'établir les coûts de gérance selon un pourcentage des coûts des projets (référence (ii)) :
  - 1.4.1. Veuillez préciser et justifier comment ce pourcentage est établi et s'il est identique ou non d'un projet à l'autre;
  - 1.4.2. Veuillez indiquer de quel manière le Transporteur surveille étroitement les frais de gérance de ses projets afin que ceux-ci demeurent concurrentiels si ces frais de gérance sont mesurés en pourcentage du coût des projets.
  - 1.4.3. Veuillez préciser comment a été établie la répartition interne et externe des coûts de gérance.
- 1.5 Veuillez expliquer ce qui permet au Transporteur de s'assurer que les mécanismes de facturation interne lui permettent de bénéficier de services d'ingénierie interne concurrentiels.
- 1.6 Veuillez expliquer comment les frais d'ingénierie ont été établis. Veuillez élaborer.
- 1.7 Veuillez préciser comment a été établie la répartition interne et externe des coûts de l'ingénierie.
- (ix)
- 1.8 La Régie note que le Poste Pierre Laporte n'est pas un poste de transformation comme le poste Bonsecours (référence (iv)), mais plutôt un poste de sectionnement (référence (iii)).
  - 1.8.1. Dans le coût total d'un poste de transformation, veuillez indiquer la portion des coûts de la fonction « *transformation* », incluant le coût des transformateurs, les coûts en génie civil et électrique pour leur installation, la logistique d'approvisionnement etc.
  - 1.8.2. Veuillez confirmer qu'un poste de transformation typique comprend aussi des fonctions de sectionnement et des départs vers plusieurs lignes. Dans la négative, veuillez expliquer.
  - 1.8.3. Selon vos réponses aux deux questions précédentes, veuillez confirmer qu'à capacités égales, en MVA, un poste de transformation alimentant plusieurs lignes devrait normalement coûter plus cher en approvisionnement, en conception et en gérance, qu'un poste de sectionnement.

- 1.8.4. Selon vos réponses aux questions précédentes, veuillez justifier pour quelles raisons les coûts du poste de sectionnement du Projet, sont légèrement plus élevés [REDACTED] lorsque comparés aux coûts du poste de transformation du projet de Bonsecours [REDACTED].
- 1.9 Veuillez élaborer quant à la possibilité d'utiliser une formule de coût unitaire, similaire à celle proposée en DDR2, pour apprécier les coûts des postes de transformation et de sectionnement du Projet avec des projets de même type, en fonction de leur capacité de transit en MVA et du nombre d'arrivées et de départs de lignes. Veuillez notamment identifier s'il existe des projets comparables. Dans la négative, veuillez justifier.
- 1.10 Veuillez confirmer que l'évaluation des coûts du Projet (référence (i)) est fondée sur une estimation de classe 3 avec un niveau de précision de  $\pm 15\%$ . Dans la négative, veuillez préciser le niveau de détail de l'estimation ainsi que son degré de précision.

## FACTEURS DE RISQUE DU PROJET

2. **Référence :** Pièce [B-0005](#), p. 21.

**Préambule :**

Description des principaux facteurs de risque du Projet.

**Demandes :**

- 2.1 Veuillez indiquer si une méthode statistique a été utilisée pour évaluer les risques du Projet. Dans l'affirmative, veuillez indiquer la méthode et déposer les résultats. Dans la négative, veuillez expliquer comment les risques ont été évalués et quantifiés.
- 2.2 En référence (i), le Transporteur fournit les principaux risques du Projet. Ces risques proviennent principalement des catégories : d'approvisionnement, de la disponibilité de la main-d'œuvre, de l'environnement et de l'obtention des mises hors tension. Veuillez fournir pour chacune de ces catégories, leur ampleur, leur probabilité d'occurrence, les coûts potentiels ainsi que les mesures de mitigation identifiées afin de réduire leur probabilité d'occurrence.
- 2.3 Veuillez fournir et expliquer l'analyse quantitative des risques majeurs ainsi que le processus de raisonnement (la méthodologie) ayant permis de déterminer le montant de provision par risque majeur.

## TAUX D'INFLATION

- 3. Références :**
- (i) Pièce B-0008 (sous pli confidentiel);
  - (ii) Dossier R-4147-2021, pièce [B-0018](#), p. 6 et 7.

**Préambule :**

- (i) Annexe 6 – Taux d'inflation spécifiques ventilés par composantes.
- (ii) Complément de preuve du Transporteur en suivi de la décision D-2021-054, section 2 – Taux d'inflation.

**Demandes :**

- 3.1 En référence (i), le Transporteur dépose le tableau détaillé des taux d'inflation spécifiques par composante. La référence (ii), fournit certaines explications quant à la provenance des données et quant à l'élaboration de ces divers taux.
- 3.1.1. Veuillez élaborer sur les taux de variation de chaque composante, basés sur les prévisions de Global Insight.
  - 3.1.2. Les données de base relatives aux proportions de chaque rubrique sont issues des projets existants d'Hydro-Québec (référence (ii)). Veuillez indiquer si ces proportions sont représentatives de tous les projets d'Hydro-Québec globalement ou si elles sont définies par type de projet. Veuillez indiquer si les proportions sont réajustées périodiquement.
  - 3.1.3. Veuillez expliquer de quelle manière sont établis les facteurs de marché ainsi que de productivité.