

RACCORDEMENT DU POSTE D'ADAMSVILLE

1 Conformément à la décision D-2014-155¹ du 29 août 2014, le Distributeur dépose le
2 suivi 2017 spécifique à ses travaux pour le raccordement du poste d'Adamsville.

1. CONTEXTE

3 Le projet du Distributeur, au coût total de 16,1 M\$, consiste essentiellement à modifier le
4 réseau de distribution, transférer les charges à 25 kV des postes de Bromont et de
5 Cleveland, de même qu'une partie des charges des postes de Granby, de Waterloo et de
6 Cowansville vers le nouveau poste d'Adamsville et à alimenter à 25 kV un client industriel
7 majeur. Les travaux du Distributeur devaient initialement se terminer en décembre 2016.

2. RÉSULTATS AU 31 DÉCEMBRE 2017

2.1. État d'avancement des travaux

8 En 2017, les travaux ont consisté essentiellement à poursuivre l'ingénierie, à compléter les
9 travaux électriques souterrains, à réaliser une partie des travaux électriques aériens et à
10 convertir un client majeur.

2.2. Suivi des investissements

11 En 2017, les dépenses encourues ont atteint 3 142 k\$, portant les dépenses totales à
12 12 174 k \$, soit un montant de 3 910 k\$ inférieur au budget cumulatif.

13 Le tableau 1 présente les dépenses encourues ainsi que les écarts par rapport aux coûts
14 projetés pour l'année 2017 tandis que le tableau 2 présente les dépenses encourues
15 cumulatives ainsi que les écarts depuis le début du projet.

16 Comme le projet prévoyait initialement la fin des travaux du Distributeur en 2016, aucun
17 budget n'a été prévu pour 2017. L'écart de 3 142 k\$ en 2017 s'explique par le report des
18 travaux de conversion d'un client majeur en 2017 et par les retards dans la réalisation de
19 l'ingénierie, lesquels ont entraîné le décalage d'une partie des investissements prévus pour
20 les travaux électriques aériens et souterrains.

21 L'écart cumulatif de 3 910 k\$ est attribuable aux retards dans la réalisation de l'ingénierie.
22 Par conséquent, une partie des travaux électriques aériens seront reportés en 2018 et 2019.
23 Des enjeux relatifs à l'acceptabilité et à l'environnement ont retardé la livraison de l'ingénierie
24 et ajouté des contraintes pour la réalisation des travaux électriques aériens.

25 Les travaux civils plus coûteux que prévu découlent de l'utilisation de méthodes sans
26 tranchée à plusieurs endroits ainsi que des exigences du Ministère des Transports, de la

¹ D-2014-155, décision sur la demande d'autorisation du Transporteur et du Distributeur relative au poste d'Adamsville, 29 août 2014.

- 1 Mobilité durable et de l'Électrification des transports quant aux chemins d'accès et à la
- 2 gestion de la circulation durant les travaux. Quant aux travaux souterrains électriques, ils ont
- 3 été moins coûteux que prévu.

**TABLEAU 1 :
ÉCARTS DE COÛTS – 2017 (K\$)**

	1 ^{er} janvier au 31 décembre 2017		
	Réel	Budget initial	Écart (réel/budget)
Ingénierie	268	-	268
Travaux civils	25	-	25
Travaux électriques:			
aériens	1 971	-	1 971
souterrains	768	-	768
Compensation financière		-	-
Sous-total	3 032	-	3 032
Frais d'emprunt à capitaliser	110	-	110
Contingence	-	-	-
Total	3 142	-	3 142

**TABLEAU 2 :
DÉPENSES ENCOURUES CUMULATIVES AU 31 DÉCEMBRE 2017 (K\$)**

	1 ^{er} janvier 2014 au 31 décembre 2017		
	Réel ⁽¹⁾	Budget initial	Écart (réel/budget)
Ingénierie	1 283	1 940	(657)
Travaux civils	5 112	4 078	1 034
Travaux électriques:			
aériens	2 765	3 826	(1 061)
souterrains	2 618	3 715	(1 097)
Compensation financière		106	(106)
Sous-total	11 778	13 665	(1 887)
Frais d'emprunt à capitaliser	396	1 054	(658)
Contingence	-	1 365	(1 365)
Total	12 174	16 084	(3 910)

⁽¹⁾ Inclut des dépenses de 32 k\$ antérieures à l'année 2014 pour des travaux d'ingénierie

3. ÉCHÉANCIER ET COÛT TOTAL DU PROJET

- 4 La fin des travaux au poste d'Adamsville a été reportée à 2019. La prévision des coûts totaux
- 5 du projet est maintenue à 16,0 M\$, comme initialement reconnue par la Régie.