

Pièce déposée sous pli confidentiel

Coûts détaillés

Confidentialité levée conformément à la décision D-2019-039

Confidentialité levée conformément à la décision D-2019-039

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)	
----------	---	--

Confidentialité levée conformément à la décision D-2019-039

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

- 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)**

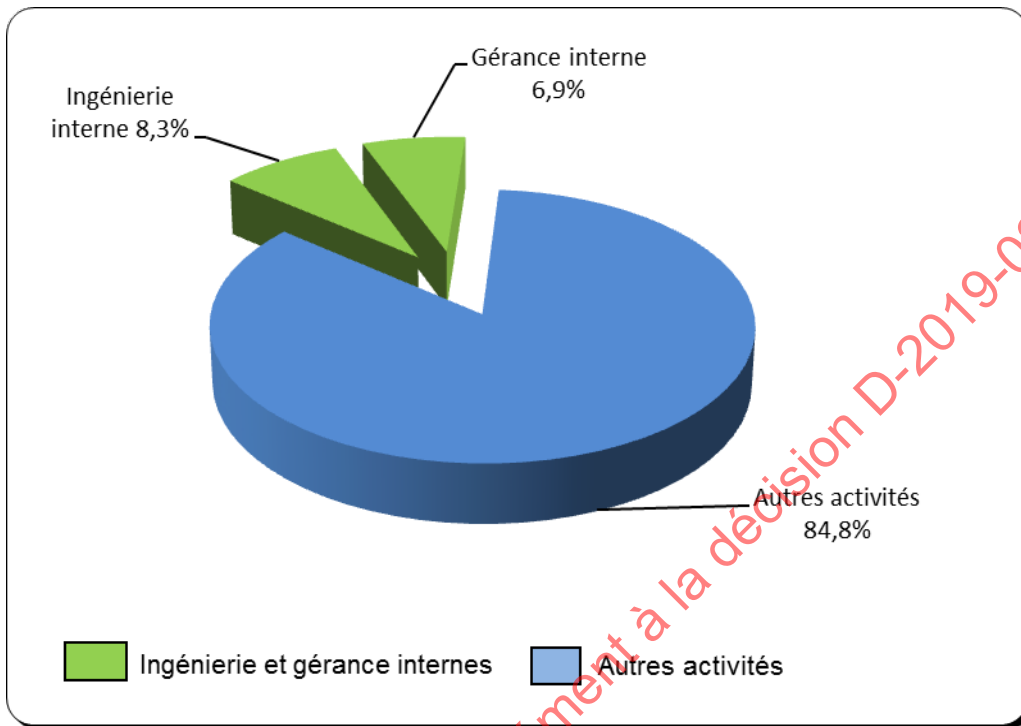
	Total Lignes
Coûts de l'avant-projet	
Études d'avant-projet	952,8
Autres coûts	1,5
Frais financiers	56,5
Sous-total	1 010,8
Coûts du projet	
Ingénierie interne	2 094,5
Ingénierie externe	329,9
Client	150,2
Approvisionnement	6 471,2
Construction	9 496,6
Gérance interne	1 773,5
Gérance externe	327,1
Provision	2 727,2
Autres coûts	361,2
Frais financiers	898,5
Sous-total	24 629,9
TOTAL	25 640,7

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, les coûts du Projet
5 du Transporteur sont de 25,6 M\$ et sont détaillés dans la présente section.

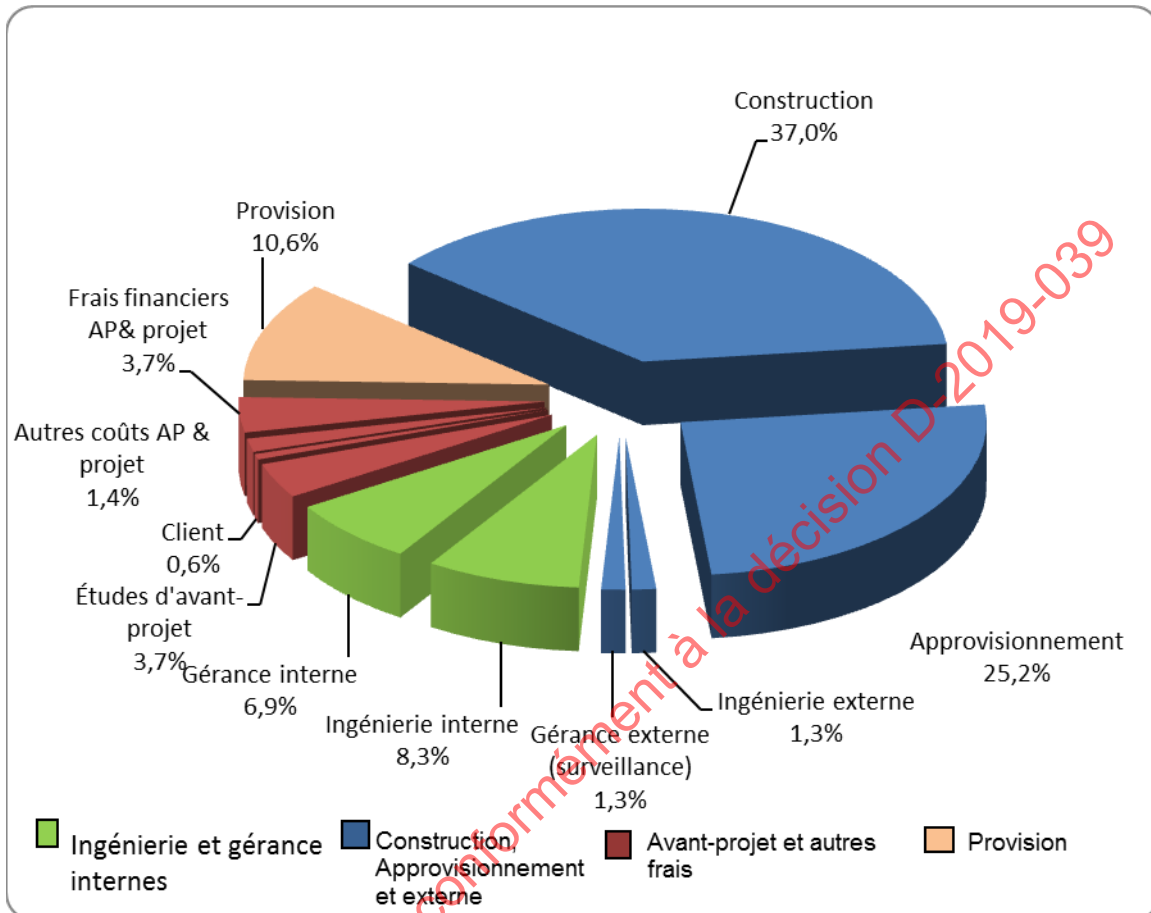
6 La figure 1 illustre les travaux d'ingénierie interne et de gérance interne, ainsi que les autres
7 activités liées au Projet du Transporteur, ces dernières représentant 21,8 M\$, soit 84,8 % du
8 coût de 25,6 M\$.

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



- 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 16,0 M\$, soit 62,2 % du coût total du Projet de 25,6 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 5,5 M\$, soit 21,5 % du coût total du Projet de 25,6 M\$. Les coûts des travaux d'ingénierie
6 sous-traités à l'externe, qui en représentent 1,3 % 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 2,1 M\$ pour la gérance de projet,
9 soit 8,2 % du coût total du Projet, ils représentent tous les frais relatifs à la gestion de projet
10 et à la gérance de chantier. Les frais de gérance sont mesurés en pourcentage du coût des
11 projets. Dans le cadre du Projet, le ratio des frais de gérance interne propres à HQIÉSP
12 s'élève à 6,9 % du coût total du Projet.

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

1.2 Coûts du client

3 Le Transporteur présente au tableau 2 une ventilation des coûts de la rubrique « Client » du
 4 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	44,8	0,0	29,7	15,1	0,0	0,0
Inspection finale et mise en route	43,5	0,0	0,0	43,5	0,0	0,0
Expertise technique	41,8	0,0	21,1	20,7	0,0	0,0
Communication et relations publiques	20,1	0,0	3,7	11,2	5,2	0,0
Total	150,2	0,0	54,5	90,5	5,2	0,0

5 La nature de ces coûts est décrite comme suit :

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

1.3 Frais financiers

16 Les frais financiers totaux s'élèvent à 1,0 M\$, soit 3,7 % du coût total du Projet.
 17 Conformément à la décision D-2002-95¹ de la Régie, la capitalisation des frais financiers
 18 aux immobilisations en cours est réalisée au taux du coût moyen pondéré du capital de
 19 l'année témoin projetée, soit 6,997 % pour 2018².

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

1 De plus, conformément à la décision D-2003-68³, le Transporteur précise que la
2 capitalisation des frais financiers selon le coût moyen pondéré du capital prospectif de
3 5,233 %⁴ procure une réduction de 0,2 M\$ pour un investissement total de 25,6 M\$.

1.4 Autres coûts

4 Les autres coûts s'élèvent à 0,4 M\$ et représentent 1,4 % du coût total du Projet de
5 25,6 M\$. Ils regroupent notamment les éléments suivants :

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

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

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

1.5 Provision

17 La valeur de la provision s'élève à 2,7 M\$, soit 10,6 % du coût du Projet de 25,6 M\$.
18 Toutefois, conformément à la demande de la Régie⁵, la provision s'élève à 11,2 % lorsque
19 l'on retranche du coût du Projet les autres coûts et les frais financiers.

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

26 Conformément à la pratique généralement suivie dans l'industrie, la méthodologie de calcul
27 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.

-
- 1 contenu, les facteurs de risque inhérents à chaque étape de réalisation du Projet ainsi que
2 sur le degré de risque que l'organisation est prête à accepter.
- 3 Les provisions prévues sont déterminées en fonction des risques propres à chaque projet et
4 peuvent donc varier grandement d'un projet à un autre. Ces provisions ne sont « facturées »
5 à un projet que dans la mesure où des risques se sont matérialisés et ont engendré des
6 coûts réels lors de la réalisation de ce projet. Ainsi, les sommes engagées (ou prévues au
7 budget) pour le Projet et non utilisées ne seront pas imputées à ce dernier. Par conséquent,
8 le coût final du Projet correspond au montant réellement engagé au cours de sa réalisation.
9 De la même façon qu'aucune marge bénéficiaire n'est facturée par HQIÉSP, aucune
10 provision n'est calculée sur les autres coûts et les frais financiers.
- 11 Finalement, le Transporteur souligne que HQIÉSP déploie tous les efforts requis et agit
12 avec la plus grande diligence afin de réaliser le Projet de manière à en minimiser les coûts.

Confidentialité levée conformément à la décision D-2019-039