

Confidentialité levée conformément à la décision D-2020-033

**Pièce déposée sous pli confidentiel**

**Réponses du Transporteur  
à la demande de renseignements numéro 1  
de la Régie de l'énergie  
(la « Régie »)**

Confidentialité levée conformément à la décision D-2020-033

Confidentiel

**Confidentialité levée conformément à la décision D-2020-033**

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 CONFIDENTIELLE DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) SUR LA DEMANDE DU TRANSPORTEUR RELATIVE À LA RÉFECTION ET AU REMPLACEMENT D'INSTALLATIONS À PROXIMITÉ DE LA NEMISCAU**

**DESCRIPTION DES INSTALLATIONS ACTUELLES**

1. **Référence :** Pièce [B-0004](#), p. 8 et 9.

**Préambule :**

Le Transporteur décrit les installations actuelles suivantes :

- Complexe résidentiel :
  - Résidences A, B, et C;
  - Centre communautaire (incluant une cafétéria et des installations de loisirs);
  - Roulottes 24 et 25;
- Campement de la Nemiscau.

Le Transporteur indique que ces installations doivent être rénovées ou remplacées à brève échéance.

À partir des données fournies par le Transporteur, la Régie a préparé le tableau suivant :

**TABLEAU 1**

Installations actuelles	Chambres (ch)	Salles de bains (sdb)	Année origine	Années travaux	Durée de vie utile (moyenne)	Coût historique	Amortissement cumulé	Valeur nette
<b>COMPLEXE RÉSIDENTIEL</b>								
Résidence A			1986	2008-2009				
Résidence B			1986	2008-2009				
Résidence C			1986	2008-2009				
<b>Total Résidences A,B, C</b>	96 ch	96 sdb	1986	2008-2009				
<b>Centre communautaire</b>								
			1986					
Roulotte 24 (1)	7 ch		1991					
Roulotte 25 (1)	7 ch		1991					
Roulotte 26	21 ch		2010					
<b>Total Roulottes 24, 25, 26</b>	35 ch							
<b>Services municipaux</b>								
<b>CAMPEMENT</b>								
15 roulottes	150 lits		1976					
<b>Total</b>								

Note 1: Datant du début des années 80, installées au complexe résidentiel en 1991.

## Confidentialité levée conformément à la décision D-2020-033

### **Demandes :**

- 1.1 En considérant l'état de détérioration des installations actuelles décrit par le Transporteur, veuillez indiquer pourquoi le dépôt de la demande de réfection et de remplacement d'installations n'a pas été fait plus tôt. Veuillez élaborer.

### **Réponse :**

1 **Au cours des dernières années, le Transporteur constate la détérioration de**  
2 **certains éléments dans l'ensemble des bâtiments du complexe résidentiel et**  
3 **débuté une analyse globale relative à l'état des résidences et du campement**  
4 **afin d'identifier la meilleure solution pour assurer la pérennité de l'offre de**  
5 **logement dans le secteur de la Nemiscau. C'est à la suite de cette démarche**  
6 **qu'il en vient à la conclusion qu'il doit entreprendre un projet d'envergure**  
7 **visant à la fois les résidences et le campement de la Nemiscau.**

8 **Le Transporteur a alors entrepris un avant-projet au début de l'année 2018.**  
9 **Celui-ci a pris fin en septembre 2019<sup>1</sup> et lui a permis de présenter le Projet**  
10 **menant au dépôt du présent dossier à la Régie en novembre 2019. Le temps**  
11 **écoulé entre le constat de la dégradation des installations et le dépôt du**  
12 **dossier à la Régie a permis au Transporteur de raffermir les hypothèses, la**  
13 **solution retenue et les coûts afférents.**

- 1.2 Veuillez compléter le tableau 1 présenté au préambule (cellules ombragées en gris). Si le système comptable ne fournit pas ce niveau de détail, veuillez indiquer un ordre de grandeur.

### **Réponse :**

14 **Le tableau R1.2 présente le coût historique des installations actuelles. Ce coût**  
15 **est composé des immobilisations originales et ne tient pas compte des**  
16 **immobilisations qui ont été remplacées en 2008 et 2009.**

---

<sup>1</sup> B-0004, HQT-1, Document 1, p. 13, [tableau 2](#).

Confidentialité levée conformément à la décision D-2020-033

**Tableau R1.2**

Installations actuelles	Chambres (ch)	Salles de bain (sdb)	Année origine	Années travaux	Durée de vie utile	Coût historique	Amortissement cumulé	Valeur nette
<b>Complexe résidentiel</b>								
Résidence A	36 ch	36 sdb	1986	2008-2009	20-50 ans	3 251 817\$	2 658 822\$	592 995\$
Résidence B	36 ch	36 sdb	1986	2008-2009	20-50 ans	3 065 699\$	2 507 438\$	558 261\$
Résidence C	24 ch	24 sdb	1986	2008-2009	20-50 ans	2 135 110\$	1 750 520\$	384 590\$
<b>Total résidences A B C</b>	<b>96 ch</b>	<b>96 sdb</b>	1986	2008-2009		8 452 626\$	6 916 780\$	1 535 846\$
Centre communautaire			1986		20-50 ans	6 396 115\$	5 120 960\$	1 275 155\$
Roulotte 24	7 ch	7 sdb	1991		20 ans	458 152\$	458 152\$	0
Roulotte 25	7 ch	7 sdb	1991		20 ans	458 151\$	458 151\$	0
Roulotte 26 <sup>(1)</sup>	21 ch	21 sdb	2010		20-50 ans	4 403 698\$	1 074 381\$	3 329 317 \$
<b>Total Roulottes 24, 25, 26</b>	<b>35 ch</b>	<b>35 sdb</b>				5 320 001\$	1 990 684\$	3 329 317\$
Services municipaux					20-50 ans	2 907 269\$	1 180 080 \$	1 727 189\$
<b>Campement <sup>(2)</sup></b>								
17 roulottes	149 lits	42 sdb	1976		n/d	n/d	n/d	n/d
<b>Total</b>						23 076 011\$	15 208 504\$	7 867 507\$

(1) Les catégories d'immobilisations Superstructure et Aménagement de site, dont la durée de vie est de 50 ans, sont incluses aux coûts de la roulotte 26.

(2) Le coût historique du campement n'est pas disponible. D'une part, les travaux liés à ce campement datent de 1976 et d'autre part, en conformité avec les conventions comptables, son coût a été traité à titre de frais directement attribuables aux activités de construction des projets ayant utilisé le campement. Ainsi, le coût du campement n'a pas été comptabilisé distinctement au registre des immobilisations.

1 **Les durées de vie utile présentées au tableau R1.2 reflètent les différentes**  
2 **catégories d'immobilisations qui composent les installations. Le Transporteur**  
3 **rappelle que les travaux de réfection du Projet concernent des catégories**  
4 **d'immobilisations dont les durées de vie utile ont été atteintes ou dépassées et**  
5 **dont les coûts des installations ont été amortis.**

6 **Ainsi, eu égard aux résidences A, B et C, le Projet vise principalement la**  
7 **réfection des salles de bains, de la plomberie, de l'électricité et de l'intérieur**  
8 **des chambres dont les durées de vie varient entre 20 et 35 ans.**

9 **Quant au centre communautaire, le Projet vise son agrandissement et la**  
10 **réfection des diverses composantes qui le constituent (intérieur, toiture,**  
11 **portes et fenêtres, revêtement extérieur, système de CVAC et système**  
12 **électrique) présentement âgées de 34 ans.**

**Confidentialité levée conformément à la décision D-2020-033**

**DESCRIPTION DES TRAVAUX VISÉS PAR LE PROJET**

- 2. Références :** (i) Pièce [B-0004](#), p. 11 à 13;  
(ii) Pièce [B-0008](#), p. 5.

**Préambule :**

(i) Le Transporteur décrit les installations du Projet de façon détaillée :

- Complexe résidentiel :
  - Résidences A, B, et C;
  - Nouvelle résidence (résidence D);
  - Démantèlement des roulottes 24 et 25;
  - Centre communautaire;
  - Services municipaux;
- Démantèlement partiel du campement de la Nemiscau.

(ii) Le Transporteur présente les coûts des travaux avant-projet et projet par élément de coûts, totalisant 95,1 M\$.

La Régie a préparé le tableau suivant :

**TABLEAU 2**

Installations	Chambres (ch)	Salles de bain (sdb)	Année des mises en service	Installations du Projet		Installations actuelles	
				Durée de vie utile (moyenne)	Coût du Projet	Coût historique (Tableau 1)	Coût historique actualisé (1)
<b>COMPLEXE RÉSIDENTIEL</b>							
Résidence A			Janvier 2021				
Résidence B			Février 2021				
Résidence C			Avril 2021				
Résidence D	72 ch		Juin 2021				
<b>Total Résidences A,B,C, D</b>	<b>168 ch</b>						
<b>Centre communautaire</b>			Décembre 2021				
Roulotte 24	démantèlement						
Roulotte 25	démantèlement						
Roulotte 26	21 ch		2010				
<b>Total Roulottes 24, 25, 26</b>	<b>21 ch</b>						
<b>Services municipaux</b>							
<b>CAMPEMENT</b>		démantèlement partiel					
<b>Total</b>							

Note 1: en dollars 2019

## Confidentialité levée conformément à la décision D-2020-033

### **Demandes :**

- 2.1 Veuillez compléter le tableau 2 présenté au préambule (cellules ombragées en gris), incluant les coûts de démantèlement. Veuillez expliquer les différences entre le coût des installations du Projet totalisant 95,1 M\$ et la valeur actualisée en dollars 2019 du coût des installations actuelles, par installation.

### **Réponse :**

1           **Le Transporteur soumet que le coût total, ou par installation, du Projet ne peut**  
2           **être comparé directement aux coûts historiques présentés au tableau R1.2,**  
3           **notamment parce que les travaux ne sont pas les mêmes, que le Code de**  
4           **construction a évolué depuis et que les informations contenues dans les**  
5           **systèmes du Transporteur sont limitées.**

6           **En effet, les coûts historiques tiennent compte de toutes les catégories**  
7           **d'immobilisations des divers bâtiments tandis que les travaux du Projet ne**  
8           **tiennent compte que de certaines. De plus, le Projet comprend des travaux de**  
9           **réfection, d'agrandissement, de construction (nouvelle résidence D en**  
10           **remplacement de roulottes 24 et 25 et de celles du campement) ainsi que des**  
11           **travaux de démantèlement et de décontamination réalisés en conformité avec**  
12           **le Code de construction en vigueur.**

13           **La portion du Projet actuel qui pourrait être comparée avec la construction**  
14           **initiale est celle de la construction de la résidence D, les travaux à réaliser sur**  
15           **les résidences A, B et C, de même que sur le centre communautaire étant**  
16           **différents des travaux initiaux.**

17           **À titre illustratif et comme suite à la demande de la Régie, le Transporteur a**  
18           **réalisé un exercice théorique comparatif en indexant les coûts historiques des**  
19           **résidences A et B, soit un total de 72 chambres, en ayant recours à un taux**  
20           **d'indexation calculé sur le coût réel de remplacement des immobilisations de**  
21           **2009 dans ces résidences, comparé aux coûts réels des immobilisations**  
22           **d'origine<sup>2</sup>. Par la suite, cette valeur obtenue pour 2009 a été indexée jusqu'en**  
23           **2020 selon les taux d'inflation applicables aux projets du Transporteur. En**  
24           **appliquant ces taux aux coûts historiques, le total des coûts indexés des**  
25           **résidences A et B serait de l'ordre de 28 M\$. Ce montant se compare aux coûts**  
26           **prévus de la résidence D.**

27           **En complément de réponse et afin d'éclairer la Régie sur l'établissement des**  
28           **coûts du Projet, le Transporteur souligne que l'évaluation des coûts des**  
29           **travaux du Projet a été établie de la même façon que celles d'autres projets,**  
30           **mais en tenant compte des spécificités propres au milieu nordique, dont :**

- 31            - l'inclusion des coûts de transport, du gîte et du couvert pour  
32            l'ensemble des travailleurs sur le chantier de construction ;  
33            - la rémunération sur une base de 60 heures par semaine, 6 jours sur 7 ;

---

<sup>2</sup> Le Transporteur ne dispose de taux d'inflation applicables à des projets de bâtiments qu'à partir de 2005.

**Confidentialité levée conformément à la décision D-2020-033**

- 1                   - les coûts du transport du matériel vers la zone des travaux ;  
2                   - la majoration spécifique aux régions éloignées notamment pour  
3                   l'utilisation des équipements et de la machinerie.

4                   **Pour les résidences A, B et C, le Transporteur précise que le coût a été établi**  
5                   **pour des travaux spécifiques, dans un contexte d'éloignement, en fonction de**  
6                   **coûts de réfection de bâtiments existants.**

7                   **Pour le centre communautaire, le coût des travaux a été établi en se basant sur**  
8                   **l'historique de réfection de ce type d'installation. Par ailleurs, pour la cafétéria,**  
9                   **une firme spécialisée en services alimentaires a été mandatée en avant-projet**  
10                   **afin d'établir le coût de l'aménagement, de l'appareillage et des autres**  
11                   **éléments de celle-ci.**

12                   **Pour les roulottes 24 et 25, le coût de démantèlement a été établi sur la base de**  
13                   **leur démolition. Concernant la roulotte 26, aucune activité n'est prévue.**

14                   **Pour les services municipaux (station d'incendie, puits d'eau potable, fosse**  
15                   **septique et champs d'épuration et stationnement), le coût a été estimé de**  
16                   **façon paramétrique, à l'aide de certaines hypothèses de base et à partir d'une**  
17                   **multitude de composantes différentes selon la nature des travaux de chacune**  
18                   **et adaptée au site du Projet.**

19                   **Par ailleurs, les coûts obtenus ont été vérifiés avec ceux connus par des**  
20                   **estimateurs, lorsque possible, et validés à l'aide d'une méthode statistique**  
21                   **(Monte-Carlo) permettant de conforter le Transporteur dans ses estimations.**

22                   **Enfin, le Transporteur rappelle que seuls les coûts réels du Projet seront**  
23                   **intégrés à sa base de tarification.**

2.2 Veuillez fournir les données des installations d'un projet comparable, si disponible, sous le même format que le tableau 2. Veuillez expliquer les différences entre le coût des installations du Projet et le coût des installations du projet comparable, par installation.

**Réponse :**

24                   **Le Transporteur ne dispose pas de projet comparable et n'est donc pas en**  
25                   **mesure de fournir les données demandées. En effet, en considérant les projets**  
26                   **visés par les demandes d'autorisation du Transporteur depuis la**  
27                   **réglementation de ses activités, ce dernier ne peut identifier de projets**  
28                   **similaires au présent Projet, eu égard à la nature particulière et la complexité**  
29                   **d'exécution de ce dernier, réalisé de plus en région éloignée.**



## Confidentialité levée conformément à la décision D-2020-033

- 3. Références :** (i) Pièce [B-0004](#), p. 11;  
(ii) Pièce [B-0004](#), p. 14.

### **Préambule :**

(i) « Une nouvelle résidence, la résidence D, de 72 chambres, sera construite afin de remplacer les 14 chambres des roulottes 24 et 25 de même que les 150 des dortoirs du campement de la Nemiscau qui seront démantelés. Ces 72 chambres seront suffisantes pour combler le besoin estimé en logement dans la région. Elle sera positionnée à la suite des résidences existantes et à proximité de la résidence C. Un corridor fermé reliera la résidence D à la résidence C. » [nous soulignons]

(ii) « La solution retenue, soit la construction d'une résidence de 72 chambres pour remplacer à la fois les dortoirs du campement et les roulottes 24 et 25, constitue une solution permettant d'assurer la pérennité de l'offre de logement en étant adaptée aux besoins du Transporteur. En effet, elle vise à permettre le logement des travailleurs dans un secteur névralgique et éloigné du réseau de transport afin d'assurer sa fiabilité. Le Transporteur constate un taux moyen d'occupation du complexe résidentiel de l'ordre de 85 %. Quant aux dortoirs du campement, leur utilisation varie selon les activités. Basé sur l'occupation du campement et des résidences, le Transporteur juge que la construction d'une résidence de 72 chambres permettra de répondre à la demande de logement dans ce secteur isolé en remplacement des 150 lits des dortoirs du campement et des 14 chambres des roulottes 24 et 25. » [nous soulignons]

### **Demandes :**

- 3.1 Veuillez indiquer comment a été établi le taux moyen d'occupation du complexe résidentiel de 85 %. Veuillez fournir le détail du calcul.

### **Réponse :**

1 **Le taux moyen d'occupation a été calculé d'après l'occupation journalière des**  
2 **131 chambres du complexe résidentiel<sup>3</sup>. L'occupation journalière est**  
3 **transposée en pourcentage et une moyenne mensuelle est ainsi calculée en**  
4 **fonction du nombre de jours du mois, incluant les jours de fin de semaine. Par**  
5 **la suite, les moyennes mensuelles sont additionnées et divisées par 12 pour**  
6 **donner la moyenne annuelle. La valeur de 85 % représente le taux moyen**  
7 **annuel d'occupation pour les années 2017, 2018 et 2019.**

8 **Le tableau R3.1 présente les taux moyens mensuels et annuels d'occupation**  
9 **pour les années 2015 à 2019.**

<sup>3</sup> B-0004, HQT-1, Document 1, p. 8, [lignes 3 et 9-11](#).

Confidentialité levée conformément à la décision D-2020-033

**Tableau R3.1**  
**Taux moyens d'occupation du complexe résidentiel de 2015 à 2019**

	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Janvier</b>	73 %	74 %	74 %	79 %	74 %
<b>Février</b>	78 %	74 %	74 %	84 %	77 %
<b>Mars</b>	79 %	75 %	82 %	83 %	83 %
<b>Avril</b>	81 %	76 %	82 %	84 %	84 %
<b>Mai</b>	83 %	81 %	89 %	88 %	90 %
<b>Juin</b>	83 %	81 %	86 %	91 %	83 %
<b>Juillet</b>	82 %	84 %	85 %	90 %	87 %
<b>Août</b>	86 %	83 %	87 %	89 %	87 %
<b>Septembre</b>	87 %	81 %	91 %	88 %	87 %
<b>Octobre</b>	85 %	84 %	89 %	88 %	88 %
<b>Novembre</b>	85 %	84 %	90 %	88 %	91 %
<b>Décembre</b>	77 %	80 %	81 %	77 %	82 %
<b>Moyenne annuelle</b>	<b>82 %</b>	<b>80 %</b>	<b>84 %</b>	<b>86 %</b>	<b>84 %</b>

3.2 Veuillez fournir le taux moyen d'occupation du complexe résidentiel (en %), pour chacune des années 2015 à 2019 (réel) et des années 2020 à 2024 (prévision).

**Réponse :**

1 **Voir la réponse à la question 3.1 pour les taux moyens d'occupation des**  
2 **années 2015 à 2019.**

3 **Pour permettre l'entretien et l'exploitation de ses installations, le Transporteur**  
4 **prévoit, pour les années 2020 à 2024, le maintien du nombre de travailleurs des**  
5 **années 2017 à 2019 dans les résidences de la Nemiscau.**

6 **Durant les travaux visés par le Projet, le Transporteur utilisera les installations**  
7 **du campement jusqu'à leur démantèlement pour loger les travailleurs.**

3.3 Veuillez expliquer pourquoi le taux moyen d'occupation visé est de 85 %, et non pas de 95 % ou 100 %. Veuillez élaborer.

**Réponse :**

8 **Le Transporteur ne vise pas un taux d'occupation annuel moyen de 85 %. Il a**  
9 **simplement constaté une récurrence au niveau de l'occupation moyenne lors**  
10 **des trois dernières années et a présenté, à titre illustratif, une moyenne**  
11 **annuelle des trois dernières années à partir des données réelles d'occupation.**

**Confidentialité levée conformément à la décision D-2020-033**

1        **Le taux d'occupation des mois au cours desquels la grande majorité des**  
2        **travaux sont réalisés dépasse 95 % certaines journées. Par exemple, durant**  
3        **les mois de mai à novembre 2018, le taux journalier maximal d'occupation a**  
4        **varié de 94 % à 98 %. Compte tenu de la variation du taux d'occupation selon**  
5        **les mois de l'année et du fait que les travaux sur le réseau de transport doivent**  
6        **être effectués à certaines périodes, l'offre de logement serait parfois**  
7        **insuffisante si le Transporteur visait un taux d'occupation annuel moyen de**  
8        **95 % ou de 100 %, comme suggéré par la Régie.**

**4. Référence :** Pièce [B-0004](#), p. 20.

**Préambule :**

*« Enfin, suivant la pratique établie depuis la réglementation des activités du Transporteur, ce dernier fera état de leur évolution lors du dépôt de son rapport annuel à la Régie, si celle-ci le requiert. Selon les indications de la Régie, le Transporteur présentera :*

- *le suivi des coûts réels du Projet sous la même forme et le même niveau de détail que ceux du tableau 3; » [nous soulignons]*

**Demande :**

4.1 Veuillez confirmer que le suivi des coûts réels du Projet sera présenté sous la même forme et le même niveau de détail que ceux du tableau 4 et non du tableau 3. Sinon, veuillez expliquer.

**Réponse :**

9        **Le Transporteur le confirme.**

**ACTIVITÉS DE CONSULTATION**

**5. Référence :** Pièce [B-0005](#), Annexe 2, p. 3.

**Préambule :**

*« La démarche de participation du public relative au Projet s'est déroulée au mois de janvier 2019.*

*Cette démarche, a donné lieu à deux rencontres, notamment :*

- *une rencontre avec le Conseil de bande de Nemaska le 16 janvier 2019;*
- *une entrevue d'utilisation du territoire avec le maître de trappage du lot de piégeage R16 le 18 janvier 2019.*

**Confidentialité levée conformément à la décision D-2020-033**

En résumé, le projet présenté par Hydro-Québec est accueilli favorablement par les membres du Conseil de bande de Nemaska et par le maître de trappage.

Les activités de participation du public auprès du milieu cri sont maintenant terminées. Elles ont permis de recueillir les principales préoccupations et attentes du milieu. » [nous soulignons]

**Demandes :**

5.1 Veuillez indiquer les principales préoccupations et attentes du milieu cri et indiquer comment le Transporteur en a tenu compte dans le Projet.

**Réponse :**

- 1 **Bien que cette question ne soit pas l'objet du présent dossier, par courtoisie,**
- 2 **le Transporteur fournit un tableau des préoccupations et attentes du milieu cri**
- 3 **de même que les mesures envisagées pour y répondre.**

**Tableau R5.1  
Attentes du milieu cri et mesures envisagées**

Préoccupation/attente(s)	Mesure(s) envisagée(s)
Hausse du trafic routier	Prévoir une signalisation appropriée ainsi que des communications avec la communauté de Nemaska lors de la construction en les informant notamment du calendrier des travaux.
Surplus d'actif : le maître de trappage a mentionné son intérêt pour des matériaux de construction récupérés de la démolition ou du déboisement (tôle, 2x4, 2x6, du bois de chauffage en longueur de 4 pieds).  La communauté de Nemaska pourrait également être intéressée par certains biens.	Examiner la possibilité d'établir une procédure afin d'attribuer des biens à la communauté de Nemaska et au maître de trappage.
Retombées économiques : les membres du Conseil de bande de Nemaska ont démontré de l'intérêt pour les contrats qui seront attribués dans le cadre de ce projet.	Examiner les mesures qui favoriseraient les retombées économiques locales.
Période de la chasse à l'oie printanière (fin avril et début mai).	Informers les responsables du Projet et les chefs travaux sur l'importance de tenir compte de cette activité. Ex : aucun dynamitage à proximité des zones de chasse à l'oie, pendant la période de chasse.

## Confidentialité levée conformément à la décision D-2020-033

5.2 Veuillez fournir une pièce justificative au soutien de l'affirmation selon laquelle le Projet est accueilli favorablement par les membres du Conseil de bande de Nemaska.

**Réponse :**

1           **Le Transporteur ne dispose pas d'une telle pièce justificative émanant du**  
2           **Conseil de bande de Nemaska. Il souligne toutefois que le processus de**  
3           **participation et de consultation lui a permis de recueillir les principales**  
4           **préoccupations et attentes du milieu cri et de proposer les mesures**  
5           **envisagées pour y donner suite, énumérées au tableau R5.1 ci-dessus. De**  
6           **surcroît, aucune objection relativement au Projet n'a été soulevée par les**  
7           **membres du Conseil de bande lors des rencontres citées en préambule. Ces**  
8           **éléments permettent au Transporteur d'affirmer que le Projet est accueilli**  
9           **favorablement par les membres du Conseil de bande de Nemaska.**

5.3 Veuillez préciser si le Conseil de bande de Nemaska a été avisé par le Transporteur de l'Avis public relatif à la présente demande. Si oui, à quelle date?

**Réponse :**

10           **En ce qui concerne la publication de l'avis aux personnes intéressées, le**  
11           **Transporteur s'est conformé aux instructions de la Régie de l'énergie**  
12           **formulées dans la lettre du 27 novembre 2019. Ainsi, il n'a pas avisé le Conseil**  
13           **de bande de Nemaska de cette publication.**

**Confidentialité levée conformément à la décision D-2020-033**

**COÛTS DÉTAILLÉS**

**6. Référence :** Pièce [B-0008](#), p. 7.

**Préambule :**

« *Le Transporteur présente au tableau 2 une ventilation des coûts de la rubrique « Client » du tableau 1. Ces coûts s'élèvent à 4,7 M\$, soit 0,5 % du coût total du Projet de 95,1 M\$.* »

**Demande :**

6.1 Veuillez confirmer que les coûts de la rubrique « Client » s'élèvent à 0,5 M\$ et non pas à 4,7 M\$. Sinon, veuillez expliquer.

**Réponse :**

1 **Le Transporteur le confirme.**

**7. Références :** (i) Décision [D-2003-68](#), p. 18;  
(ii) Dossier R-3497-2002, pièce [HQT-12, document 1](#), p. 26;  
(iii) Pièces [B-0008](#) (version caviardée), p. 9 et [B-0006](#) (sous pli confidentiel), p. 9.

**Préambule :**

(i) Les provisions demandées par le Transporteur pour les contingences du projet entier de Tournustouc et de ces différents éléments sont ainsi établies:

« *À partir du tableau 1, si on exclut les frais financiers et les frais généraux, les provisions pour contingences correspondent aux pourcentages suivants :*

<i>Ligne Tournustouc – Micoua</i>	<i>6,2 %</i>
<i>Poste élévateur de la centrale</i>	<i>7,8 %</i>
<i>Poste de Micoua</i>	<i>10,4 %</i>
<i>Poste et lignes de Bergeronnes</i>	<i>9,4 %</i>
<i>Autres postes</i>	<i>11,8 %</i>
<i>Total du Projet</i>	<i>8,6 % .»</i>

(ii) Voici la réponse du Transporteur à la question de la Régie sur l'évaluation des risques du projet de Tournustouc :

« *R10.1 Les risques visés par cette question sont ceux inhérents à la réalisation et à la construction du projet.*

## Confidentialité levée conformément à la décision D-2020-033

*Les facteurs de risque associés au projet sont décrits à la pièce HQT-6, document 1, aux pages 15 et 16 de 16. Globalement, les risques du projet sont comparables aux risques d'autres projets de même nature.*

*Les modifications requises au poste de Bergeronnes comportent toutefois des éléments de risques techniques plus élevés pour le Transporteur dû au fait qu'il s'agit de la première fois qu'il ajoute de la compensation série dans un poste existant. Ainsi, l'homologation du disjoncteur de contournement constitue un élément de risque important dans la réalisation de cette composante du projet. » [nous soulignons]*

(iii) « *La valeur de la provision s'élève à 10,7 M\$, soit 11,2 % du coût du Projet de 95,1 M\$. Toutefois, conformément à la demande de la Régie, la provision s'élève à 12,0 % lorsque l'on retranche du coût du Projet les autres coûts et les frais financiers. » [nous soulignons]*

### **Demandes :**

7.1 Le présent projet comporte des travaux relativement peu complexes tandis que celui de Toulnostouc incluait de la compensation série aux Bergeronnes (référence (ii)) avec une composante risque élevée. Veuillez commenter le différentiel des provisions pour contingences entre le présent projet (référence (iii)) et le projet de Toulnostouc (référence (i)).

### **Réponse :**

1 **Le Transporteur est d'avis que le présent Projet n'est pas comparable à celui**  
2 **de Toulnostouc auquel la Régie fait référence puisque leur nature est**  
3 **totallement différente et que ces deux projets sont réalisés à deux moments**  
4 **différents. Le Projet sous étude comporte notamment une multitude de**  
5 **composantes complexes (réfection), qui peuvent nécessiter de couvrir des**  
6 **risques associés notamment aux durées, aux quantités, au contenu technique,**  
7 **au mode d'approvisionnement, à la concurrence sur le marché (fournisseurs,**  
8 **entrepreneurs), aux conditions climatiques et géographiques<sup>4</sup>.**

9 **Les risques particulièrement pertinents pris en compte pour déterminer la**  
10 **provision incluent la réalisation des travaux dans une région nordique**  
11 **éloignée, dans un échancier serré et dans un contexte de pénurie de**  
12 **main-d'œuvre et d'entrepreneurs.**

13 **Par ailleurs, comme indiqué à la référence (i), la provision du projet**  
14 **Toulnostouc (excluant les frais financiers et les frais généraux) varie de 6,2 %**  
15 **à 11,8 % dépendamment de la complexité de ses composantes. Pour ce qui est**  
16 **du présent Projet, la provision établie est de 11,2 % ou 12 % lorsque l'on**  
17 **retranche les autres coûts et les frais financiers. La provision des deux projets**  
18 **reflète les risques spécifiques de chacun de ces projets.**

19 **Voir aussi la réponse à la question 7.2.**

<sup>4</sup> Voir entre autres B-0008, HQT-1, Document 2.1, p. 9, [lignes 17-22](#).

## Confidentialité levée conformément à la décision D-2020-033

7.2 Veuillez fournir le détail des hypothèses et des calculs utilisés afin d'obtenir la provision pour contingences de 12 % pour le projet (référence (iii)).

**Réponse :**

1        **La provision présentée au tableau 1 de la pièce B-0006, HQT-2, Document 2 a**  
2        **été déterminée par des représentants de différentes disciplines touchées par le**  
3        **Projet. La méthode statistique Monte-Carlo a été utilisée pour établir la**  
4        **provision en tenant compte de l'ensemble des risques du Projet, par exemple :**

- 5            • **Les conditions nordiques et éloignement de la région visée par la**  
6            **réalisation du Projet ;**
- 7            • **La complexité d'exécution par une multitude d'entrepreneurs dans un**  
8            **espace restreint et dans un échéancier compressé ;**
- 9            • **Le risque de manque de main-d'œuvre et d'un nombre limité**  
10           **d'entrepreneurs compétents ;**
- 11           • **Le risque de retard dans l'échéancier.**

12        **Cette méthode a permis d'établir la provision à 11,2 % ou à 12 % lorsque l'on**  
13        **retranche les autres coûts et les frais financiers. Le Transporteur considère**  
14        **que le niveau de la provision est représentatif des particularités de ce Projet.**

7.3 Veuillez fournir le taux de contingence (en %) des projets à risque comparable, sous pli confidentiel. Veuillez commenter.

**Réponse :**

15        **Les provisions prévues sont déterminées en fonction des risques propres à**  
16        **chaque projet et peuvent varier grandement d'un projet à un autre. Le**  
17        **Transporteur réitère que le présent Projet est difficilement comparable, de**  
18        **manière adéquate, avec d'autres projets réalisés. Ainsi, en appliquant la**  
19        **méthodologie exposée dans sa preuve quant à l'établissement de la**  
20        **provision<sup>5</sup>, sur laquelle il fournit un complément d'information aux réponses**  
21        **7.1 et 7.2 ci-dessus, il est confiant que la provision établie pour le présent**  
22        **Projet est raisonnable.**

23        **Ces provisions ne sont « facturées » à un projet que dans la mesure où des**  
24        **risques se sont matérialisés et ont engendré des coûts réels de la réalisation**  
25        **de ce projet. Ainsi les sommes engagées (ou prévues au budget) pour le Projet**  
26        **et non utilisées ne seront pas imputées à ce dernier.**

---

<sup>5</sup> B-0008, HQT-1, Document 2.1, p. [9-10](#).