

Le 29 mai 2020

M^e Véronique Dubois, secrétaire
Régie de l'énergie
Tour de la Bourse
800, rue du Square-Victoria, bureau 2.55
Montréal (Québec) H4Z 1A2

75, boul. René-Lévesque Ouest,
4^e étage
Montréal (Québec) H2Z 1A4
Tél. : 514 289-2211, poste 6925
Télec. : 514 289-2007
C. élec. : frechette.yves@hydro.qc.ca

OBJET : Suivi administratif révisé – Décision D-2016-130 relative à la construction de la ligne à 120 kV du Grand-Brûlé – dérivation Saint-Sauveur
Votre dossier : R-3960-2016
Notre dossier : R043220 YF

Chère Consoeur,

Comme suite à la décision D-2016-130 rendue le 31 août 2016, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») déposait le 31 mai 2019, auprès de la Régie de l'énergie (la « Régie »), une lettre de suivi administratif relative à la situation particulière du projet visant la construction de la ligne à 120 kV du Grand-Brûlé – dérivation Saint-Sauveur (le « Projet »). Cette situation entraînait une réévaluation de son coût et de l'échéancier.

Par la présente, le Transporteur donne suite à la décision D-2017-021¹, selon laquelle ce dernier doit informer la Régie lorsqu'il constate, dans le cadre de la préparation de son rapport annuel, que le nouveau coût prévu d'un projet ayant déjà fait l'objet d'un suivi administratif est supérieur au coût indiqué dans celui-ci.

Ainsi, le Transporteur informe la Régie que le coût réel de 124,5 M\$ du Projet au 31 décembre 2019 est supérieur au coût prévu de 119,1 M\$ indiqué dans le suivi administratif du 31 mai 2019. Les écarts cumulatifs par rapport au montant initial de 98,0 M\$ autorisé par la Régie totalisent 26,6 M\$.

Le Transporteur rappelle les explications des écarts à l'origine du suivi administratif du 31 mai 2019.

Explication des écarts

La hausse du coût du Projet s'explique par les mêmes éléments que ceux présentés dans le suivi administratif du 31 mai 2019, dont les coûts se révèlent toutefois plus importants que prévu. Elle découle principalement de la complexité d'exécution des

¹ Paragraphe 366.

travaux et de la gestion inhabituelle de ce Projet de ligne dont certaines sections sont construites à flanc de montagne afin d'obtenir une emprise réduite pour diminuer les impacts sur le paysage. De plus, l'obtention tardive des autorisations gouvernementales a entraîné du retard dans le début des travaux.

Les principaux écarts, totalisant 26,6 M\$ au 31 décembre 2019, découlent des éléments suivants :

- Prolongation des travaux, déboisement additionnel et quantité de roc à excaver plus importante que prévu ;
- Changement de la séquence et des méthodes de réalisation des travaux ;
- Obtention tardive des autorisations gouvernementales et interventions supplémentaires pour se conformer à celles-ci.

Le Transporteur souligne qu'en raison de la situation exceptionnelle en lien avec la COVID-19, qui a conduit à l'arrêt de diverses activités liées à ses projets d'investissement, la prévision des coûts et de l'échéancier pour compléter des travaux résiduels du Projet, notamment d'ingénierie, n'est pas disponible. La prévision des coûts de ces travaux résiduels est donc exclue du coût réel au 31 décembre 2019 présenté ci-dessous.

Le tableau 1 présente le coût des travaux selon l'autorisation initiale (colonne 1), le coût révisé selon le suivi administratif du 31 mai 2019 (colonne 2), le coût réel des travaux au 31 décembre 2019 (colonne 3), ainsi que les écarts (colonne 4).

Tableau 1
Coûts des travaux avant-projet et projet
Construction de la ligne à 120 kV du Grand-Brûlé – dérivation Saint-Sauveur
(en milliers de dollars)

	Autorisation initiale D-2016-130 (1)	Coût révisé Suivi administratif 31 mai 2019 ¹ (2)	Coût réel au 31 déc. 2019 (3)	Écarts (4) = (3) - (1)
Coûts de l'avant-projet				
Sous-total	4 136,7	4 126,4	4 126,4	-10,3
Coûts du projet				
Ingénierie, approvisionnement et construction	82 083,3	102 095,5	109 447,4	27 364,1
Client	5 866,3	5 931,3	4 291,7	-1 574,6
Frais financiers	5 868,1	6 919,5	6 671,7	803,6
Sous-total	93 817,7	114 946,3	120 410,8	26 593,1
TOTAL	97 954,4	119 072,7	124 537,1	26 582,7

¹ Également présenté dans le rapport annuel 2018 du Transporteur.

Le Transporteur précise que la mise en service finale du Projet a eu lieu en mai 2019² et que la nature des travaux et les objectifs de ce dernier sont demeurés inchangés.

Le Transporteur est disponible pour fournir les informations supplémentaires que la Régie jugerait utile de lui demander à l'égard de la présente.

Par ailleurs, le Transporteur réitère que le Projet demeure nécessaire afin d'assurer la fiabilité du réseau de transport et sa capacité à répondre aux besoins de croissance de la clientèle dans la région des Laurentides.

Veillez recevoir, chère Consœur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

(s) Yves Fréchette

Yves Fréchette

² Voir R-4121-2020, B-0002, p. 2.