

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL  
No : R-4140-2020

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE

Demanderesse

- et -

ASSOCIATION HÔTELLERIE QUÉBEC,

(ci-après « AHQ »)

-et-

ASSOCIATION RESTAURATION  
QUÉBEC,

(ci-après « ARQ »)

Partie intéressée

---

**ARGUMENTATION  
DE L'AHQ-ARQ**

---

**DHC Avocats  
Me Steve Cadrin  
2955, rue Jules-Brillant, bureau 301  
Laval (Québec) H7P 6B2  
Tél. : 514-392-5725  
Fax : 514-331-0514  
[scadrin@dhcavocats.ca](mailto:scadrin@dhcavocats.ca)**

## **ARGUMENTATION**

L'AHQ-ARQ demande à la Régie de l'énergie (la « Régie ») de donner effet à l'ensemble des propositions présentées dans le cadre de son mémoire<sup>1</sup> portant sur la demande d'autorisation du budget des investissements 2021 pour les projets d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») dont le coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars.

L'analyse de l'AHQ-ARQ a porté principalement sur les sujets suivants :

- Le budget demandé en Maintien des actifs en fonction de l'évolution du taux de risque;
- Le budget demandé en Croissance des besoins de la clientèle;
- L'approche de surutilisation et la valeur proposée par le Transporteur pour 2021.

### **Budget demandé en Maintien des actifs en fonction de l'évolution du taux de risque**

1. ***« A priori, l'AHQ-ARQ considère qu'une telle hausse de 15 % en 2021 (dont 18 % pour les projets de 65 M\$ ou moins, voir plus haut) n'est pas acceptable d'autant plus qu'elle s'inscrit dans un contexte où les indicateurs de fiabilité du service pour lesquels l'information est disponible se sont maintenus au cours des quatre dernières années. »<sup>2</sup>***

Le Transporteur plaide d'abord ce qui suit<sup>3</sup> :

*« D'une part, concernant la hausse « a priori pas acceptable », le Transporteur rappelle que la Stratégie prévoit depuis 2009 que les investissements devront très significativement augmenter [note de bas de page omise]. Le graphique « évolution prévue des coûts par année en k\$ constants 2007 » montre une hausse très importante entre 2008 et 2021. » (Nous soulignons)*

L'AHQ-ARQ reproduit ici le graphique cité par le Transporteur<sup>4</sup> :

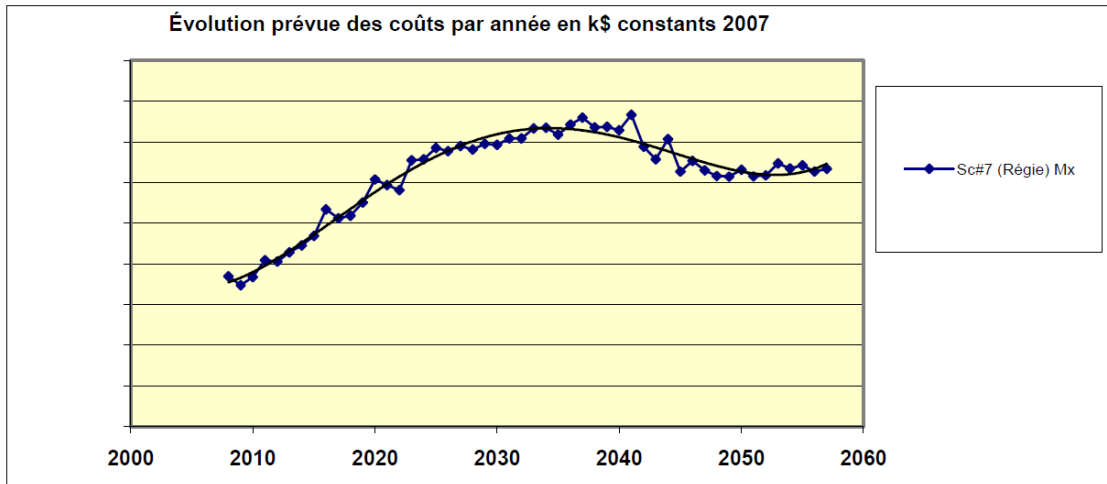
---

<sup>1</sup> C-AHQ-ARQ-0016.

<sup>2</sup> Les citations numérotées proviennent du mémoire de l'AHQ-ARQ, pièce C-AHQ-ARQ-0016.

<sup>3</sup> B-0042, page 8.

<sup>4</sup> R-3670-2008, HQT-2, document 1, page 89.



L’AHQ-ARQ constate que le graphique, qui date déjà de plus de 12 ans, ne comporte pas d’échelle verticale, ce qui ne permet pas d’en évaluer la pertinence. De plus, un examen plus détaillé de cette figure indique que le Transporteur prévoyait non pas une hausse des coûts d’investissements en 2021 mais bien une baisse par rapport à l’année précédente (valeurs exprimées par les losanges), ce qui renforcerait la recommandation de l’AHQ-ARQ.

**Par conséquent, l’AHQ-ARQ est d’avis que l’argument du Transporteur reproduit ci-dessus n’est pas probant et elle demande à la Régie de ne pas le retenir.**

Le Transporteur plaide ensuite ce qui suit<sup>5</sup> :

*« D’autre part, le Transporteur réitère que les indicateurs de fiabilité de service ne permettent pas de justifier les besoins d’investissements en maintien des actifs du Transporteur. D’ailleurs, la pertinence de ces indicateurs, pour les fins d’apprécier le budget annuel des investissements du Transporteur, a fait l’objet de réserve partagée et constaté par la Régie.*

*Le constat des intervenantes concernant le lien entre les investissements et les indicateurs est sans pertinence et doit être rejeté par la Régie. »* (Notes de bas de page omises; nous soulignons)

Cette argumentation du Transporteur omet de citer le paragraphe du mémoire de l’AHQ-ARQ qui suit immédiatement celui cité par celui-ci et qui parle de lui-même sur le fait que l’AHQ-ARQ a bel et bien justifié ses recommandations en les basant sur la Stratégie :

*« L’AHQ-ARQ a pris bonne note de la décision procédurale de la Régie [note de bas de page omise] et, afin d’évaluer la nécessité et la suffisance des investissements demandés par le Transporteur dans le présent dossier, elle examinera la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur (la « Stratégie ») qui constitue l’outil approprié pour prévoir le niveau d’investissement requis. »* (Nous soulignons)

<sup>5</sup> B-0042, page 8.

Par conséquent, l'AHQ-ARQ est d'avis que l'argument du Transporteur reproduit ci-dessus n'est pas justifié et elle demande à la Régie de ne pas le retenir.

2. « La figure 4 et le tableau qui suivent présentent ainsi l'évolution des taux de risque découlant de la Stratégie pour les équipements d'appareillage électrique. On peut y voir les valeurs prévues jusqu'en 2066 et les valeurs réelles des quatre dernières années entre 2016 et 2019 :

[...]

*On peut d'emblée constater de cette figure et de ce tableau l'écart entre le taux de risque simulé avant le début d'une année et le taux de risque réel constaté à la fin de cette même année qui pourrait laisser soupçonner que la Stratégie est pessimiste et qu'elle surestime le taux de risque (ou voit plus de risque qu'il n'y en a en réalité).*

*Pour expliquer un tel écart, le Transporteur indique que les deux notions ne sont pas directement comparables et qu'il serait normal que le taux de risque réel soit inférieur au taux de risque simulé. Cet aspect sera examiné plus longuement plus bas dans ce chapitre.*

*Afin de vérifier si la Stratégie surestime vraiment le taux de risque, il est important d'examiner la tendance des prévisions sur plus qu'une année à l'avance puisque le risque de défaillance des équipements est évalué sur une longue période, pas seulement sur la première année. Le Transporteur précise justement que la Stratégie vise à contrôler l'évolution du taux de risque à long terme et non la comparaison des taux de risque simulé et réel d'une année à l'autre.*

*Pour se conformer à cette précision du Transporteur, l'AHQ-ARQ a analysé les prévisions du taux de risque à long terme en commençant par celles fournies dans le dossier R-3739-2010 reproduites ici :*

[...]

*Le premier constat qu'on peut tirer de cette figure est que le taux de risque qui était alors prévu en 2010 pour l'année 2018 était de l'ordre de 12. Or, cette prévision ne s'est manifestement pas concrétisée alors que le taux de risque réel de 2018 de 8,4, selon le tableau 3 plus haut, est demeuré exactement au même niveau que le taux de risque réel de 2009. Rappelons que le Transporteur a justifié des investissements en 2010 en se basant sur sa prévision, hautement pessimiste, selon laquelle le taux de risque atteindrait 12 en 2018, ce qui est loin d'être vérifié aujourd'hui alors que le taux de risque continue à se situer entre 8 et 9. »*

Relativement à cet extrait, le Transporteur plaide d'abord ce qui suit<sup>6</sup> :

---

<sup>6</sup> B-0042, page 9.

« Les courbes du taux de risque simulé et réel, déposées dans le cadre du budget des investissements annuels, reflètent le parc d'actifs et permettent d'analyser la tendance de vieillissement des actifs sur plusieurs années suivant les investissements de l'année pour laquelle le budget des investissements est demandé.

Il est réducteur de prétendre que le Transporteur a justifié les investissements de 2010 en se basant sur sa prévision selon laquelle le taux de risque atteindrait 12 en 2018 et que les investissements n'ont pas évolué depuis. Les investissements ont plutôt été justifiés en visant un contrôle de la hausse du risque. » (Nous soulignons)

Nulle part, dans le long extrait reproduit par le Transporteur dans sa plaidoirie, l'AHQ-ARQ ne prétend « *que les investissements n'ont pas évolué depuis* » 2010 comme l'affirme le Transporteur. L'AHQ-ARQ comprend tout à fait les fondements de la Stratégie selon lesquels les investissements de l'année à venir sont revus à chaque année en se basant à chaque fois sur les taux de risques prévus pour plusieurs années à venir.

**Étant donné la fausse prémisse du Transporteur, l'AHQ-ARQ demande à la Régie de ne pas retenir cette partie de la plaidoirie du Transporteur citée ci-dessus.**

Le Transporteur poursuit ainsi sa plaidoirie à la suite du même extrait du mémoire de l'AHQ-ARQ<sup>7</sup> :

« La baisse des prévisions du taux de risque d'une année à l'autre est un comportement normal et attendu, et est principalement causée par l'ajout d'équipements découlant des budgets des investissements annuels. Il est faux de prétendre qu'il s'agit d'une erreur de prévision ou de pessimisme. Le rapport du CIRANO [note de bas de page omise] mentionnait, en 2008, que le taux de risque subirait une baisse à la suite de l'ajout d'équipement sur le réseau.

« [Le taux de risque est un] indicateur approprié et stable pour l'utilisation dans la simulation. Il est toutefois sensible aux investissements additionnels et serait artificiellement réduit si une importante vague d'investissements survenait. Même si une telle vague n'est pas prévue à court terme, il est important de garder à l'esprit ce biais potentiel dans le cas où on tenterait d'interpréter cet indicateur. » »

L'AHQ-ARQ est d'avis que le Transporteur interprète mal l'extrait qu'il cite du rapport du CIRANO. Le taux de risque simulé sur plusieurs années tient déjà compte des investissements qui sont prévus par la Stratégie. Le rapport du CIRANO mentionne un cas où il y aurait des investissements « *additionnels* » en sus de ceux prescrits par la Stratégie où même « *une importante vague d'investissements* » non prévue. Il est bien évident que si le Transporteur effectuait des investissements au-delà de ce que la Stratégie prévoit, le risque serait plus bas que la valeur prévue, toutes autres choses étant égales par ailleurs. Toutefois, l'AHQ-ARQ n'a pas connaissance que le Transporteur ait

---

<sup>7</sup> B-0042, page 9.

systématiquement procédé à des investissements « *additionnels* » ou à une « *importante vague d'investissements* » non prévue puisqu'il répète constamment qu'il suit la Stratégie. Dans l'éventualité où il aurait procédé à des tels investissements additionnels qui pourraient expliquer la baisse non prévue du taux de risque par rapport aux prévisions, il devrait le mentionner et en fournir une liste, ce qu'il n'a pas fait en l'instance.

**Par conséquent, l'AHQ-ARQ demande à la Régie de ne pas retenir le commentaire précédent du Transporteur sur le mémoire de l'AHQ-ARQ.**

Le Transporteur poursuit ainsi sa plaidoirie toujours sur le même extrait du mémoire de l'AHQ-ARQ<sup>8</sup> :

*« Également, les intervenantes font fi de toutes les explications d'écart fournies par le Transporteur dans chaque bilan. Le Transporteur souligne que les prévisions du taux de risque à long terme changent d'une année à l'autre et que les prévisions incluent tous les changements effectués sur le réseau, comme le recommande le CIRANO :*

*« Dans toute organisation, la gestion des risques constitue un processus continu : la collecte et la mesure des données laissent place à l'amélioration; les hypothèses avancées par les modèles existants doivent être revues pour vérifier le maintien de leur validité; les modèles doivent être construits afin de répondre aux circonstances changeantes et, enfin, les nouvelles techniques dans le domaine doivent être étudiées et évaluées par rapport à leur applicabilité. »*

*Entre autres, le Transporteur a modifié plusieurs courbes de vieillissement au fil des années et a ajusté annuellement les coûts par interventions, modifiant par le fait même les prévisions des investissements. »*

L'extrait du rapport de CIRANO énonce des principes généraux évidents qui peuvent s'appliquer pour n'importe quel modèle de prévision. L'AHQ-ARQ comprend que, si le modèle de prévision du taux de risque du Transporteur avait été si performant, ce dernier n'aurait pas eu à y apporter toutes les modifications qu'il mentionne ci-dessus. Donc, le besoin pour cette longue liste d'améliorations peut confirmer le constat de l'AHQ-ARQ sur l'acuité défailante des prévisions du taux de risque dans le passé.

**Toutefois, en se basant sur le passé, rien ne nous assure que le modèle de prévision des taux de risque devient soudainement bien calibré. Seul l'avenir nous le dira mais dans l'intervalle, tant que le Transporteur n'a pas démontré, par des faits mesurables, l'acuité de son modèle de prévision, l'AHQ-ARQ est d'avis que sa recommandation de réduire les investissements demandés par le Transporteur demeure pertinente et devrait être retenue par la Régie.**

Le Transporteur complète ainsi sa plaidoirie sur l'extrait de l'AHQ-ARQ reproduit ci-dessus<sup>9</sup> :

<sup>8</sup> B-0042, pages 9 et 10.

<sup>9</sup> B-0042, page 10.

*« Les intervenantes mentionnent aussi que le taux de risque de 2018 « est demeuré exactement au même niveau que le taux de risque réel de 2009 ». Cette affirmation est erronée. Le taux de risque réel est passé de 7,6 en 2009 à 8,4 en 2018, puis à 9,1 en 2021, soit une hausse de 20%, et ce malgré l'ajout massif de nouveaux équipements (en croissance) sur la période. »*  
(Nous soulignons)

Le Transporteur ne fournit aucune référence pour justifier la provenance de la valeur du taux de risque réel de 7,6 en 2009. Au contraire, l'AHQ-ARQ, dans son mémoire a utilisé la valeur de l'ordre de 8,4 qui peut être observée sur un graphique fourni par le Transporteur lui-même<sup>10</sup>.

**Puisque le Transporteur base son commentaire ci-dessus sur une valeur dont il n'indique pas la provenance et qui est contredite par deux documents du Transporteur dont l'AHQ-ARQ indique la provenance, cette dernière demande à la Régie de ne pas retenir le commentaire précédent du Transporteur.**

3. **« La figure qui suit, préparée par l'AHQ-ARQ à partir des dossiers annuels du Transporteur, démontre que les modèles de ce dernier et sa Stratégie ont systématiquement et significativement surévalué le taux de risque, non seulement en 2010 tel qu'exposé ci-dessus, mais au cours des 11 dernières années, ce qui peut laisser entrevoir un certain biais qui a mené à des « besoins » d'investissements trop élevés pendant toute cette période :**

[...]

**Cette figure montre que toutes les prévisions ont significativement surestimé la valeur réelle, cette dernière étant illustrée par le trait noir plus gras. Par exemple, le courbe supérieure (en bleu) date du dossier R-3739-2010 avec la prévision atteignant un taux de risque de 12 en 2018, une surestimation de 43 % par rapport à la valeur réelle de 8,4 observée aujourd'hui.**

**De plus, on peut observer que le taux de risque réel (trait noir gras) est relativement stable depuis 2008, contrairement à l'affirmation du Transporteur selon laquelle le taux de risque réel de chaque année suit le taux de risque simulé et que son évolution est à la hausse.**

**Afin de bien illustrer la problématique sous un autre angle, l'AHQ-ARQ a préparé la figure suivante qui montre, pour l'exemple de la seule année réelle 2018, l'erreur de prévision qui s'est propagée au cours des années.**

[...]

---

<sup>10</sup> C-AHQ-ARQ-0016, page 13, figure 5 extraite du dossier R-3739-2010, B-0004, page 65. La même valeur de l'ordre de 8,4 pour 2009 est réitérée dans le dossier R-3778-2011, B-0004, page 52, figure 3.

**L'AHQ-ARQ est d'avis que les explications du Transporteur sur la non-comparabilité des taux de risque simulé et réel d'une même année mentionnés plus haut sont loin de justifier la surestimation du risque de 43 % tel qu'observée à la figure précédente. »**

Tout d'abord, l'AHQ-ARQ constate que le Transporteur a tronqué, dans sa plaidoirie, la citation du mémoire de l'intervenante. Il formule ensuite le commentaire suivant<sup>11</sup> :

*« Concernant les affirmations suivantes (sic) des intervenantes selon lesquelles « un certain biais qui a mené à des besoins d'investissements trop élevés pendant toute cette période » et « conséquemment, mène à des montants d'investissements requis trop élevés », ces dernières présument que les budgets sont fixés depuis la simulation de 2009. Le Transporteur précise que ce n'est pas le cas; la simulation 2009 n'a servi que pour le budget 2010. Pour les années 2011 et suivantes, le Transporteur ajuste à chaque année le budget des investissements demandé pour l'année subséquente selon le taux de risque réel de l'année précédente. »* (Nous soulignons)

Le Transporteur affirme, sans le démontrer, que l'AHQ-ARQ, dans son mémoire, présume « que les budgets sont fixés depuis la simulation de 2009 ». Or, ce n'est pas du tout le cas et cette affirmation aucunement justifiée est erronée alors que l'AHQ-ARQ est tout à fait consciente, qu'à chaque année, le Transporteur ajuste le budget des investissements demandé pour l'année subséquente selon le taux de risque de l'année précédente tel que le laissent paraître les figures AHQ-ARQ-2 et AHQ-ARQ-3 du mémoire de l'AHQ-ARQ<sup>12</sup>.

Ce que démontre l'AHQ-ARQ c'est qu'à chaque année, le Transporteur a déterminé ses besoins d'investissements en se basant sur des risques futurs systématiquement surestimés.

**Puisque le commentaire du Transporteur qui précède est basé sur une affirmation erronée non justifiée, l'AHQ-ARQ demande à la Régie de ne pas le retenir.**

- 4. « À la suite des constats sur la tendance des modèles du Transporteur et de la Stratégie à surestimer de façon systématique et significative l'évolution du taux de risque et, conséquemment, de surestimer les besoins d'investissements requis, l'AHQ-ARQ réitère sa recommandation de l'an dernier en se basant sur sa preuve plus approfondie de cette année.**

***Pour compenser la calibration imprécise des modèles utilisés par le Transporteur et le biais systématique affectant l'évaluation du taux de risque et des investissements en découlant, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de réduire de 5 % la demande du Transporteur pour les investissements en Maintien des actifs, ce qui équivaut à une baisse de 35 M\$ lorsqu'appliquée au montant demandé de 706 M\$ pour les actifs de transport et de télécommunications dans le cadre du présent dossier. »***

<sup>11</sup> B-0042, page 10.

<sup>12</sup> C-AHQ-ARQ-0016, pages 14 et 15.



Relativement à cet extrait, le Transporteur plaide ce qui suit<sup>13</sup> :

*« Concernant la comparaison entre deux taux de risque, le Transporteur rappelle que le CIRANO [note de bas de page omise], mentionne ceci : « Ici, il faut insister, [...], sur le fait qu'il est difficile d'accorder une signification économique importante aux écarts entre ces nombres. »*

*Le Transporteur réitère que la Stratégie, depuis son tout premier dépôt à la Régie en 2008, a fait l'objet d'explications et de demandes de renseignements tant de la part de la Régie que des intervenants. Il améliore continuellement son modèle et présente une mise à jour à la Régie lorsque des changements sont apportés. Cette Stratégie a été examinée à deux reprises dans le cadre de deux bilans déposés à la Régie en 2012 et 2017. La Régie mentionne dans sa décision D-2017-019 :*

[207] [...] la Régie considère que le bilan du Transporteur sur l'application de la Stratégie répond à ses attentes.

*Le Transporteur soutient qu'une diminution arbitraire du budget en « Maintien des actifs », comme le recommandent les intervenantes, ne permet pas d'assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité du réseau de transport ainsi que la qualité de service attendues par la clientèle. »*

Tout d'abord, l'AHQ-ARQ ne considère pas que sa recommandation consiste en une diminution « arbitraire » du budget. Un pourcentage de 5 % apparaît bien modeste par rapport au taux de risque qui montre des surévaluations allant jusqu'à 43 % comme l'a démontré l'AHQ-ARQ dans son mémoire<sup>14</sup>. Une valeur plus précise pourrait être obtenue en faisant varier le taux de risque dans le modèle du Transporteur, auquel l'AHQ-ARQ n'a toutefois pas accès.

En second lieu, la plaidoirie du Transporteur semble suggérer que, puisque la Stratégie a été examinée à deux reprises en 2012 et 2017 et que la Régie indiquait que le bilan répondait alors à ses attentes, il ne faudrait plus la remettre en question et approuver les budgets comme une lettre à la poste. L'AHQ-ARQ n'adhère évidemment pas à cette thèse et constate que la Régie n'approuve pas non plus à l'avance le bilan de la Stratégie et les investissements qui en découlent alors qu'elle a même devancé le dépôt du bilan qui était originalement prévu pour 2022<sup>15</sup> :

*« [153] Étant donné l'écart important entre les investissements autorisés, qui avaient été établis, notamment, sur la base de la Stratégie, et les investissements réels de 2018 et anticipés de 2019, et étant donné l'écart grandissant entre les taux de risque réel et simulé, la Régie estime que le bilan de l'application de la Stratégie, annoncé pour 2022, doit être devancé à 2021. Elle demande donc au Transporteur de soumettre un bilan de la Stratégie lors de son prochain dossier d'autorisation du budget annuel des projets d'investissement dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$. » (Nous soulignons)*

<sup>13</sup> B-0042, page 11.

<sup>14</sup> C-AHQ-ARQ-0016, pages 14 et 15.

<sup>15</sup> D-2020-020, dossier R-4097-2019, page 43, paragraphe 153.

Enfin, le Transporteur affirme, encore là sans le démontrer ni le quantifier, qu'une diminution « *ne permet pas d'assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité du réseau de transport ainsi que la qualité de service attendues par la clientèle.* ». Avec un tel raisonnement poussé à l'extrême, le Transporteur pourrait demander un budget illimité, ce qui n'est évidemment pas souhaitable pour les clients qui assument les tarifs du Transporteur.

**Pour les motifs énoncés ci-dessus, l'AHQ-ARQ maintient sa recommandation de réduire de 5 % la demande du Transporteur pour les investissements en Maintien des actifs.**

- 5. « L'AHQ-ARQ est d'avis que le Transporteur devrait, à chaque année, fournir plus d'informations sur la comparaison des valeurs de taux de risque simulé et réel afin de pouvoir profiter davantage de ces valeurs pour évaluer la justesse de la Stratégie.**

***Par conséquent, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de fournir à chaque année une comparaison détaillée, avec chiffres à l'appui, qui énumère et quantifie les causes de l'écart entre le taux de risque simulé de l'année précédente et le taux réel de cette même année. »***

Relativement à cet extrait, le Transporteur plaide ce qui suit<sup>16</sup> :

*« Le Transporteur constate que les intervenantes ignorent les explications données en réponse aux questions 12.2 et 10.5 de la pièce B-0026, HQT-3, Document 2.2 qui élaborent de façon très détaillée les raisons expliquant la différence entre les taux de risque simulé et réel. Cette différence entre le taux de risque réel et le taux de risque simulé est majoritairement attribuable aux investissements dans les autres catégories d'investissement (croissance des besoins de la clientèle, maintien et amélioration de la qualité du service ou en respect des exigences). Les interventions de ces catégories n'étant pas simulées, la variation annuelle de l'écart entre le taux de risque simulé et le taux de risque réel ne s'avère pas un indicateur adéquat pour s'assurer de « la justesse de la Stratégie ».*

*Ainsi, au moment d'effectuer les simulations, le Transporteur ne peut connaître l'inventaire détaillé des équipements qui seront ajoutés ou retirés par les investissements dans ces autres catégories. Conséquemment, il ne peut fournir chaque année une comparaison détaillée quantifiant les causes de l'écart entre le taux de risque simulé de l'année précédente et le taux réel de cette même année. » (Nous soulignons)*

L'AHQ-ARQ confirme qu'elle a bien pris connaissance des réponses aux demandes de renseignements et en particulier de la pièce B-0026 qui portait sur les réponses à ses propres demandes. Toutefois, les réponses aux questions 10.5 et 12.2 susmentionnées par le Transporteur ne fournissent pas une explication quantitative des écarts.

---

<sup>16</sup> B-0042, page 11.

Par contre, le Transporteur fournit des informations additionnelles partielles sur les écarts par ailleurs<sup>17</sup>. Toutefois, aucune de ces informations n'a été produite lors du dépôt initial du dossier, ce que demande l'AHQ-ARQ dans sa recommandation.

De plus, l'AHQ-ARQ comprend qu'au moment d'effectuer les simulations, le Transporteur n'ait pas toutes les informations sur l'inventaire détaillé des équipements qui seront ajoutés ou retirés par les investissements dans d'autres catégories. Toutefois, l'AHQ-ARQ est d'avis qu'il doit posséder toutes ces informations détaillées après la fin de l'année alors qu'il détermine le taux de risque réel et que, par conséquent, il peut alors fournir une comparaison détaillée quantifiant les causes de l'écart entre le taux de risque simulé de l'année précédente et le taux réel de cette même année, contrairement à ce qu'il affirme dans sa plaidoirie.

**Pour les motifs énoncés ci-dessus, l'AHQ-ARQ maintient sa recommandation de demander au Transporteur de fournir à chaque année une comparaison détaillée, avec chiffres à l'appui, qui énumère et quantifie les causes de l'écart entre le taux de risque simulé de l'année précédente et le taux réel de cette même année et ce, dès le dépôt initial du dossier portant sur la demande d'autorisation des investissements pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars.**

#### **Croissance des besoins de la clientèle**

6. « *L'AHQ-ARQ est d'avis que le Transporteur n'a pas démontré que les prévisions de la charge sur lesquelles il base le projet d'ajout d'un 4e transformateur au poste Baie-D'Urfé justifient ce projet, notamment en omettant de fournir les informations pertinentes de l'hiver 2020-2021 sur l'ampleur de la consommation plus faible des clients industriels, de l'annulation de demande de raccordement et du report d'un an de la mise en service de projet de clients industriels dont il est question plus haut.*

*Par conséquent, étant donné que le Transporteur n'a pas fourni de justification probante du besoin, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de ne pas approuver le projet d'ajout pour 2021 d'un 4e transformateur au poste Baie-D'Urfé 120-25 kV. »*

Le Transporteur plaide ce qui suit<sup>18</sup> :

*« Le Transporteur rappelle qu'il justifie, suivant le cadre réglementaire, ses demandes d'autorisation de budget des investissements par catégories et non par projets comme le souhaitent les intervenants. Le Transporteur a fourni dans sa preuve le niveau d'information requis en suivi des décisions D-2016-027 [para. 79] et D-2017-019 [para. 94, 95] afin de permettre à la Régie d'être bien informé sur les investissements. Dans sa décision D-2018-014 [para. 95], la Régie s'est déclarée satisfaite du niveau d'information fourni et demande au Transporteur de le maintenir dans le cadre des prochaines demandes d'autorisation du budget des investissements. »* (Nous soulignons)

<sup>17</sup> B-0036, pages 18 et 19, réponse 10.4.

<sup>18</sup> B-0042, page 12.

L'AHQ-ARQ est d'avis qu'il ne suffit pas que le Transporteur fournisse l'information demandée, encore faut-il qu'il fournisse une justification probante des projets qu'il veut mettre de l'avant, ce que, de l'avis de l'AHQ-ARQ, le Transporteur n'a pas fait dans le cas du poste de Baie D'Urfé 120-25 kV selon ce qu'elle expose dans son mémoire.

**Ainsi, l'AHQ-ARQ maintient sa recommandation à la Régie de ne pas approuver le projet d'ajout pour 2021 d'un 4e transformateur au poste Baie-D'Urfé 120-25 kV et de réduire le budget de la catégorie Croissance des besoins de la clientèle en conséquence.**

7. **« Ainsi, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie, pour les prochaines demandes d'autorisation du budget des investissements pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$, d'exiger du Transporteur qu'il respecte le paragraphe 137 de sa décision D-2020-020 et qu'il obtienne du Distributeur une démonstration avec toutes les explications justifiant les prévisions de charge sur lesquelles s'appuient les projets d'investissements en Croissance des besoins de la clientèle.**

[...]

**L'AHQ-ARQ recommande à la Régie d'exiger du Transporteur qu'il obtienne du Distributeur, pour le dépôt de sa demande annuelle d'autorisation des investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars, une prévision à jour intégrant les données de l'été et de l'hiver les plus récents pour les postes satellites où des investissements en Croissance de la demande sont planifiés pour les quatre prochaines années. »**

Le Transporteur répond ainsi à ces recommandations<sup>19</sup> :

*« Le Transporteur réitère les explications qu'il a fournies en réponse à la demande de renseignement numéro 2 de la Régie (B-0040, HQT-3, Document 1.2, notamment les réponses 1.1 à 1.3 et 1.4.3) qui sont ici considérées reproduites en entier.*

*Le Transporteur ajoute que plusieurs mois d'analyse sont requis pour la planification de chacune des interventions et les travaux se réalisent souvent sur plus d'une année, comme mentionné précédemment. Conséquemment quelques années peuvent s'écouler et plusieurs révisions de prévisions de charge peuvent survenir entre la constatation initiale du dépassement de la capacité, l'analyse et la réalisation de l'intervention pour soutenir la croissance des besoins de la clientèle.*

*Le Transporteur met à jour annuellement sa planification de sorte qu'elle peut devancer ou retarder les projets.*

*De plus, le Transporteur n'a pas à justifier les projets individuellement selon le cadre réglementaire.*

---

<sup>19</sup> B-0042, pages 12 et 13.

*Le Transporteur rappelle que les prévisions de dépassement de capacité des postes satellites tiennent compte de la charge et des besoins des clients et varient au fur et à mesure que les solutions envisagées se précisent. Ces prévisions sont donc révisées annuellement par le Distributeur et sont transmises au Transporteur à la fin du mois de septembre.*

*La recommandation des intervenantes à l'égard de la prévision n'est pas pertinente en ce qu'elle ne donnera aucune information à la Régie qui puisse valablement fonder sa décision quant au budget des investissements du Transporteur. Ce suivi dépasse le cadre réglementaire applicable, a pour effet d'importer dans le dossier du Transporteur un débat concernant la prévision de la demande du Distributeur qui est contraire au cadre législatif applicable et devrait être rejeté. » (Nous soulignons)*

L'AHQ-ARQ trouve tout simplement regrettable que le Transporteur se range derrière le cadre réglementaire et législatif pour refuser d'améliorer son efficacité et celle du Distributeur et la célérité de leurs processus.

De toute évidence, l'affirmation du Transporteur selon laquelle la recommandation des intervenantes à l'égard de la prévision ne serait pas pertinente en ce qu'elle ne donnerait « aucune information » à la Régie qui puisse valablement fonder sa décision quant au budget des investissements du Transporteur ne cadre pas avec les demandes répétées de la Régie d'obtenir plus d'informations sur cette même prévision de la demande à jour<sup>20</sup>. D'ailleurs, dans son mémoire, l'AHQ-ARQ a justement démontré qu'une prévision de la demande à jour aurait justement pu éviter ou retarder un investissement dans l'exemple concret du poste Adélarde-Godbout<sup>21</sup>.

**Pour ces motifs, l'AHQ-ARQ demande à la Régie de ne pas retenir le commentaire du Transporteur et maintient les recommandations no. 4 et 5 de son mémoire<sup>22</sup> reproduites ci-dessus.**

### **Approche de surutilisation et valeur proposée par le Transporteur pour 2021**

- 8. « Par conséquent, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur, dans ses prochaines demandes annuelles d'autorisation des investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars, de fournir l'équivalent du tableau R2.1 de la pièce B-0036, autant pour les investissements globaux que pour chacune des quatre catégories d'investissements prise individuellement, en y indiquant de plus la source des données.**

[...]

<sup>20</sup> Voir notamment Décision D-2020-020, page 39, paragraphes 136 et 137; et A-0014, page 8, paragraphes 24 et 27.

<sup>21</sup> C-AHQ-ARQ-0016, pages 32 et 33.

<sup>22</sup> C-AHQ-ARQ-0016, pages 53 et 54.

**L’AHQ-ARQ recommande à la Régie de retenir un taux de surutilisation de 100 % en 2021 pour la catégorie d’investissement Maintien des actifs.**

[...]

**L’AHQ-ARQ recommande à la Régie de retenir un taux de surutilisation de 100 % en 2021 pour la catégorie d’investissement Maintien et amélioration de la qualité du service.**

[...]

**L’AHQ-ARQ recommande à la Régie de retenir un taux de surutilisation de 100 % en 2021 pour la catégorie d’investissement Respect des exigences.**

[...]

**Étant donné le peu d’utilité de l’approche de surutilisation dans cette catégorie, L’AHQ-ARQ recommande à la Régie de retenir un taux de surutilisation de 100 % en 2021 pour la catégorie d’investissement Croissance des besoins de la clientèle. »**

Tout d’abord, l’AHQ-ARQ constate encore une fois que le Transporteur n’a pas reproduit fidèlement le texte de son mémoire et qu’il a modifié à sa manière et dénaturé des citations du mémoire.

Malgré cela, le Transporteur plaide comme suit :

« D’une part, le Transporteur fournit déjà les taux de surutilisation conformément aux décisions D-2018-014 et D-2019-030 et D-2020-020.

*D’autre part, le fait d’obtenir le tableau R2.1 et les sources des données qui sont présentées ne permet pas d’effectuer l’analyse des montants réels comparativement au montant autorisé puisque les taux de surutilisation sont établis à partir des flux d’investissements des projets engagés au 30 avril de l’année précédente.*

*Le Transporteur réitère que l’approche de surutilisation est un outil de gestion interne qui lui permet de pallier les aléas entourant les projets qui peuvent survenir en cours d’année. Elle vise à démarrer un plus grand nombre de projets afin de pallier les aléas qui peuvent survenir en cours d’année. Elle vise à atteindre, à la fin de l’année, les montants autorisés par la Régie. Le Transporteur n’associe pas de projets spécifiques dans le cadre de l’approche de surutilisation.*

*Par ailleurs, la recommandation des intervenantes concernant les taux de surutilisation des investissements globaux déborde du cadre de la présente demande. » (Nous soulignons)*

L’AHQ-ARQ constate que l’affirmation du Transporteur selon laquelle il fournirait déjà les taux de surutilisation conformément aux décisions D-2018-014, D-2019-030 et D-2020-020 nie totalement le fait qu’il ne respecte justement pas ces mêmes décisions où la Régie

demandait de fournir, dans le cadre de la présentation des investissements réalisés et estimés, les facteurs de surutilisation et les montants correspondants qui auront été déterminés, pour chaque catégorie d'investissement, sur la base de l'historique des investissements. Le mémoire de l'AHQ-ARQ rappelle pourtant ces demandes répétées de la Régie que le Transporteur semble ignorer, encore une fois, dans sa plaidoirie<sup>23</sup>.

**Par conséquent, l'AHQ-ARQ demande à la Régie de ne pas retenir les commentaires du Transporteur et elle maintient les recommandations no. 6 à 10 de son mémoire<sup>24</sup>.**

En conclusion, l'AHQ-ARQ maintient l'ensemble des recommandations de son mémoire et soumet que la plaidoirie du Transporteur ne remet en question aucune de celles-ci.

**LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.**

Laval, ce 1<sup>er</sup> juin 2021

*DHC Avocats*

---

**DHC Avocats**

Procureurs de la partie intervenante  
AHQ-ARQ

# 752427

---

<sup>23</sup> C-AHQ-ARQ-0016, pages 34 à 52.

<sup>24</sup> C-AHQ-ARQ-0016, pages 54 et 55.