



SARRAZIN+PLOURDE
solutions taillées sur mesure

Me Eric McDevitt David
Téléphone : 514 360-0186
Courriel : edavid@sarrazinplourde.com

PAR DÉPÔT ÉLECTRONIQUE (SDE)

Montréal, le 29 octobre 2021

Maître Véronique Dubois
Secrétaire
Régie de l'Énergie
Place Victoria
800 rue du Square-Victoria, 2e étage, Bureau 255
Montréal (Québec) H4Z 1A2

OBJET : R-4167-2021
Demande du Transporteur de modification des tarifs et conditions des
services de transport pour les années 2021 et 2022
N/D: 0368-0004

Chère consœur,

La présente fait suite aux réponses du transporteur aux DDR d'OC (B-0060). Option consommateurs (OC) souhaite contester les réponses aux questions 4.1, 4.2 et 16.3.

Questions 4.1 et 4.2

La question 4.1 visait à obtenir la réponse de Brattle Group aux critiques exprimées par PEG dans la pièce C-AQCIE-CIFQ-0005 qui date du 23 août dernier. La question 4.2 vise à obtenir la réponse de Brattle Group aux critiques exprimées par PEG dans la pièce C-AQCIE-CIFQ-0009, soit le rapport de PEG daté du 15 février 2021.

Dans les deux cas, Brattle Group refuse de répondre aux questions en disant qu'ils préfèrent attendre le rapport final de PEG avant de répondre.

OC soumet que ce refus est injustifié et que Brattle Group est parfaitement habilitée à répondre dès maintenant aux critiques exprimées par PEG dans des pièces datant de février et août dernier, et ce même si Brattle Group trouve cela incommodant. OC n'a pas le luxe d'attendre le rapport final de PEG et l'éventuelle réponse de Brattle Group puisque sa preuve doit être déposée pour le 4 novembre prochain.

En conséquence, OC est d'avis que la Régie devrait ordonner au Transporteur de répondre aux questions 4.1 et 4.2.

Question 16.3

OC conteste la réponse à la question 16.3 du document B-0060. L'objectif de cette question est de bien comprendre les raisons qui expliquent le dépassement de coûts majeur de 208M\$ du projet Micoua-Saguenay. En effet, le Transporteur doit démontrer que les coûts qui seront inclus à la base de tarification soient justes et raisonnables. D'ailleurs, OC constate que les coûts associés à la catégorie « ingénierie, approvisionnement et construction » sont supérieurs de 226,37M\$ au montant approuvé par la Régie dans la décision D-2021-087 (607,43 M\$), soit une augmentation de 37,3%. OC rappelle à la Régie que la différence de coûts entre les trois solutions évaluées dans le cadre du dossier R-4052-2018 était nettement inférieure au dépassement de coûts du projet Micoua-Saguenay (D-2019-087, paragraphe 131).

De plus, Il faut noter que le dépassement de coûts de ce projet, sur lequel OC aimerait avoir plus de détail, est 3.5 fois plus élevé que le seuil minimum de 65M\$ établi pour l'étude exhaustive des projets d'investissements du Transporteur par la Régie sous l'article 73 de la LRE. OC est d'avis que le faible niveau de détail, présentement en preuve, n'est pas suffisant pour déterminer si l'inclusion des coûts supplémentaires à la base de tarification est juste et raisonnable.

Par ailleurs, OC soumet que le présent dossier est le bon forum pour faire un examen détaillé de ces coûts puisque la Régie a demandé au Transporteur d'inclure au dossier le suivi administratif résultant de la décision D-2019-087 (D-2021-123, paragraphe 135). L'inclusion de cette preuve au dossier permet aux intervenants, incluant OC qui représente les clients résidentiels, de questionner le Transporteur et de demander des clarifications sur cette preuve.

Sur le fond, OC aimerait avoir la ventilation des coûts excédentaires totalisant 226,37M\$ en fonction des justifications invoquées par le Transporteur dans son suivi, soit :

- L'inflation et les conditions de marché défavorables.
- Les conditions terrain plus sévères et la mise sur place des mesures nécessaires pour accroître la sécurité des travailleurs et le respect de l'environnement.
- L'augmentation des frais financiers due notamment à la hausse des coûts du Projet et au retard dans les autorisations gouvernementales.
- L'arrêt des travaux au printemps 2020 et la mise en place des mesures sanitaires en raison de la COVID-19.
- La diminution des coûts relatifs aux mesures d'atténuation des Impacts environnementaux et d'acceptabilité sociale.

OC n'est pas convaincue à ce stade que la totalité des justificatifs mentionnés dans la liste ci-dessus n'était pas sous le contrôle du Transporteur à l'étape de la planification du

projet et surtout lors de l'étude du projet d'investissement dans le cadre du dossier R-4052-2018.

Selon OC, le refus d'évaluer plus en détail des dépassements de coûts si importants pourrait créer un précédent qui pourrait inciter le Transporteur à sous-estimer ou à tout le moins limiter ses efforts d'estimation de coûts de construction de la solution qu'il privilégiera pour des projets d'investissement éventuel.

Conséquemment, OC est d'avis que la Régie devrait ordonner au Transporteur de répondre à la question 16.3, et ce dans l'intérêt des consommateurs qu'elle représente. D'ailleurs OC considère que la Régie devrait également demander un complément de preuve détaillé justifiant ce dépassement qui aura un impact tarifaire significatif.

En espérant le tout conforme, nous vous prions d'agréer, chère consœur, nos cordiales salutations.

SARRAZIN PLOURDE s.a.

(S) Eric McDevitt David

Eric McDevitt David,
Avocat / Associé
EMD/jsb

cc. Me Yves Fréchette, Hydro-Québec Transport