

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL  
No : R-4168-2021

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

HYDRO-QUÉBEC

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 2022 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 2022.

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

1. ***« A priori, l'AHQ-ARQ considère que la tendance à la hausse des dernières années n'est pas acceptable, d'autant plus qu'elle s'inscrit dans un contexte où les indicateurs de fiabilité du service pertinents pour lesquels l'information est disponible se sont pratiquement maintenus au cours des cinq dernières années. »<sup>2</sup>***

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

*« D'une part, concernant la hausse « à priori pas acceptable », le Transporteur rappelle que la Stratégie prévoit depuis sa mise en place que les investissements devront augmenter au cours des années à venir compte tenu du volume d'équipements à risque plus importants que dans le passé [note de bas de page omise]. » (Nous soulignons)*

En note de bas de page, le Transporteur cite :

*« R-3670-2008, HQT-2, Document 1, p.89. D'ailleurs, le graphique « évolution prévue des coûts par année en k\$ constants 2007 » montre une hausse très importante entre 2008 et 2021. » (Nous soulignons)*

---

<sup>1</sup> C-AHQ-ARQ-0009.

<sup>2</sup> C-AHQ-ARQ-0009, page 8.

<sup>3</sup> B-0020, page 7.

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

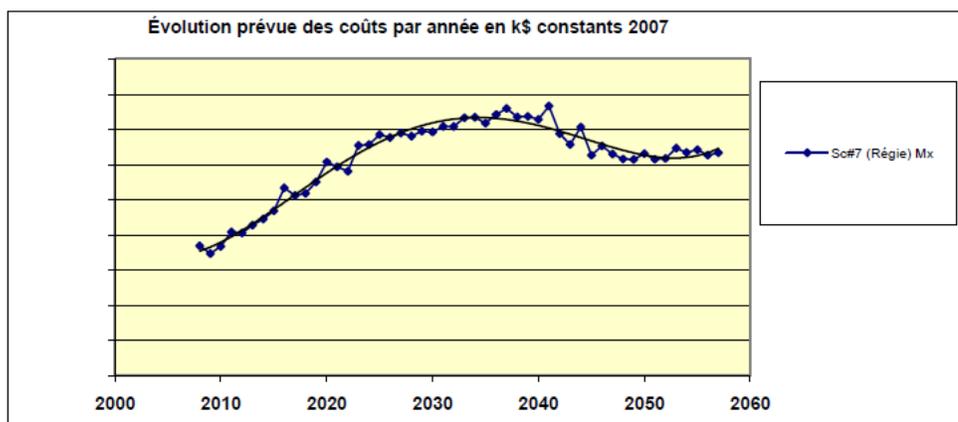


Figure 23 – Évolution des investissements prévus selon le scénario proposé

L'AHQ-ARQ constate que le graphique, qui date déjà de plus de 13 ans, ne comporte pas d'échelle verticale, ce qui permet difficilement 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 2022 mais bien une baisse par rapport à l'année précédente (valeurs exprimées par les losanges), ce qui renforcerait la recommandation de l'AHQ-ARQ.

De plus, une telle évolution des investissements était basée à l'époque sur l'évaluation suivante du taux de risque<sup>5</sup> :

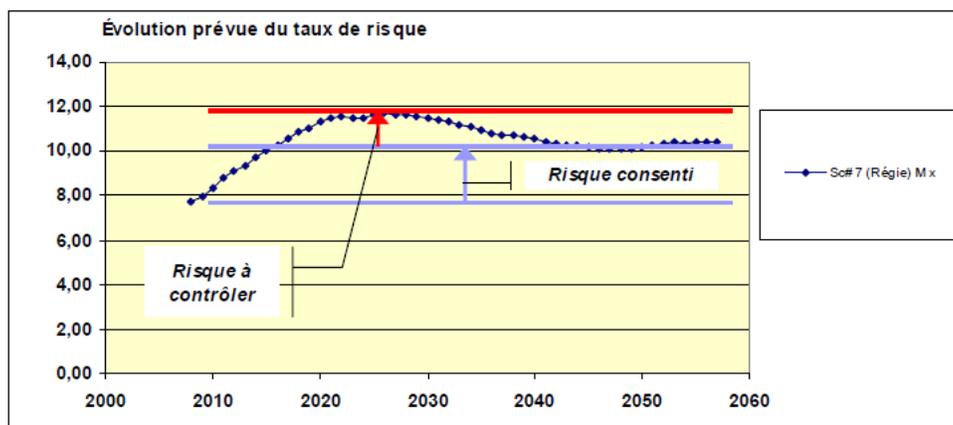


Figure 24 – Évolution du taux de risque prévu selon le scénario proposé

<sup>4</sup> R-3670-2008, HQT-2, document 1, page 89 (PDF 91), figure 23.

<sup>5</sup> R-3670-2008, HQT-2, document 1, page 89 (PDF 91), figure 24.

De toute évidence, le Transporteur surestimait de façon importante le taux de risque en 2008 alors qu'il prévoyait pour 2020 un taux de risque avoisinant la valeur de 12 alors que la valeur réelle n'est que de 9,1<sup>6</sup>, pour une erreur de prévision de l'ordre de 20 %.

**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>7</sup> :

*« D'autre part, le Transporteur réitère que les indicateurs de fiabilité de service ne permettent pas de justifier ses besoins d'investissements en maintien des actifs. En effet, ces indicateurs ne permettent pas de mesurer l'état et la fiabilité des actifs. Par conséquent, ils ne sont pas pertinents pour justifier des besoins d'investissements en maintien des actifs, ni pour mesurer les effets de la Stratégie de pérennité. 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 constatée par la Régie [note de bas de page omise].*

*Le constat de l'intervenant concernant le lien entre les investissements et les indicateurs est sans pertinence et doit être rejeté par la Régie. »* (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<sup>8</sup> :

*« 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)

**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.**

---

<sup>6</sup> B-0004, page 29, figure 3.

<sup>7</sup> B-0020, page 7.

<sup>8</sup> C-AHQ-ARQ-0009, page 8.

2. « **Pour compenser la calibration imprécise des modèles utilisés par le Transporteur et éviter un biais systématique affectant l'évaluation du taux de risque et des investissements en découlant, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie demander au Transporteur de continuer à fournir l'évolution du taux de risque et de fournir des explications détaillées sur la différence entre le taux de risque simulé (1 an, 5 ans et 10 ans à l'avance) et le taux de risque réel observé lors de la dernière année.** »<sup>9</sup>

Relativement à cet extrait, le Transporteur plaide ce qui suit<sup>10</sup> :

*« Le Transporteur précise qu'il continuera de réviser les taux de risques simulé et réel comme dans les années passées. Il rappelle qu'il a démontré annuellement que le taux de risque réel des équipements évolue selon les prévisions simulées justifiant le contrôle du niveau de risque planifié.*

*Quant à l'écart entre les taux de risque réel et simulé, le Transporteur a amplement expliqué les raisons dans le cadre du dossier R-4140-2020. En effet, le bilan 2017-2020 de la Stratégie a fait l'objet d'examen complet à cet égard. La Régie s'est d'ailleurs dite satisfaite de la mise en oeuvre par le Transporteur de la Stratégie découlant de l'évolution du risque ainsi que des explications sur les écarts entre les taux réels et simulés [note de bas de page omise].*

*Le Transporteur poursuivra l'amélioration continue de son modèle afin d'assurer la pérennité de son parc d'actifs.*

*Le Transporteur demande à la Régie de rejeter la recommandation de l'intervenant. » (Nous soulignons)*

En réaction à cet argument du Transporteur, l'AHQ-ARQ note, comme elle l'a fait en réponse à la demande de renseignements no. 1 de la Régie<sup>11</sup>, que l'explication reprise par le Transporteur ci-dessus ne porte que sur l'écart entre le taux de risque réel d'une année et celui simulé l'année précédente et non sur une vérification pluriannuelle comme le recommande l'AHQ-ARQ.

L'AHQ-ARQ constate de plus que la satisfaction de la Régie sur les explications sur les écarts entre les taux réels et simulés cités par le Transporteur<sup>12</sup> ne tenait que sur les écarts annuels et ne considérait évidemment pas les écarts futurs non encore connus.

Puisque, comme il l'a exprimé plus haut, le Transporteur considère que la Stratégie de pérennité demeure la seule pertinente pour justifier des besoins d'investissements en maintien des actifs et qu'il veut y apporter une amélioration continue, l'AHQ-ARQ demeure d'avis que celui-ci ne devrait pas être contre un suivi régulier de la Régie qui lui permettrait de rendre compte de l'acuité des prévisions pluriannuelles issues de cette même Stratégie en fonction des résultats réels et non seulement d'une description théorique de la Stratégie et de ses intrants.

---

<sup>9</sup> C-AHQ-ARQ-0009, page 14.

<sup>10</sup> B-0020, page 8.

<sup>11</sup> C-AHQ-ARQ-0011.

<sup>12</sup> D-2021-092, dossier R-4140-2020, page 43, paragraphes 154 et 155.

En effet, comme elle l'a mentionné dans ses réponses de la demande de renseignements de la Régie précitée, l'AHQ-ARQ demeure convaincue que la vérification de l'acuité des prévisions du risque émanant des modèles de gestion des actifs du Transporteur sur un horizon pluriannuel demeure la meilleure (voire la seule) avenue pour la Régie afin d'exercer son rôle d'autorisation du budget des investissements pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars.

**Pour les motifs formulés par l'AHQ-ARQ, celle-ci demande à la Régie de ne pas retenir la partie de la plaidoirie du Transporteur citée ci-dessus.**

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

3. « *L'AHQ-ARQ constate que cette information sur un transfert de charge de l'ordre de 17 MVA entre le poste Saint-Basile et celui de Saint-Bruno-de-Montarville ne concorde pas avec l'information fournie récemment dans le dossier R-4167-2021 selon laquelle un tel transfert serait fait plutôt entre le poste Saint-Basile et celui de Rouville [R-4167-2021, B-0022, page 23].*

[...]

*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 2022 d'un 3e transformateur au poste Saint-Bruno-de-Montarville 315-25 kV. »<sup>13</sup>*

En réponse à cette recommandation, Le Transporteur ajoute une nouvelle information, qui avait été omise dans le document B-0022 du dossier R-4167-2021 sur lequel l'AHQ-ARQ basait en partie sa compréhension, selon laquelle il existe bien un transfert de charge du poste Saint-Basile vers le poste de Saint-Bruno-de-Montarville, en complémentarité avec un autre transfert de charge du poste Saint-Basile vers le poste de Rouville. Toutefois, le Transporteur n'indique pas l'ampleur de ce dernier transfert en MVA et, ainsi, il n'est pas possible de reconstituer un portrait complet de la situation des postes Rouville, Saint-Basile et Saint Bruno-de-Montarville.

**Par conséquent, l'AHQ-ARQ maintient sa recommandation citée ci-dessus de ne pas approuver le projet d'ajout pour 2022 d'un 3e transformateur au poste Saint-Bruno-de-Montarville 315-25 kV.**

---

<sup>13</sup> C-AHQ-ARQ-0009, pages 18 et 19.

4. « *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 2024 d'un 4e transformateur au poste Limoilou 230-25 kV.* »<sup>14</sup>

L'AHQ-ARQ constate, qu'en réponse à cette recommandation<sup>15</sup>, le Transporteur n'ajoute aucune information qui n'existait pas déjà au moment où elle a préparé son mémoire.

**Par conséquent, l'AHQ-ARQ maintient sa recommandation citée ci-dessus de ne pas approuver le projet d'ajout pour 2024 d'un 4e transformateur au poste Limoilou 230-25 kV.**

5. « *Étant donné que le Transporteur n'a pas fourni de justification probante du budget demandé pour l'ensemble des interventions d'ajout de capacité dans les postes satellites, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de ne pas approuver le budget des investissements de 19 M\$ prévu en 2022 pour ces interventions.* »<sup>16</sup>

Le Transporteur plaide ce qui suit<sup>17</sup> :

*« Le Transporteur réitère les arguments concernant les ajouts de capacités des postes de Saint-Bruno-de-Montarville et Limoilou. Il estime avoir fourni dans sa preuve le niveau d'information requis en suivi des décisions D-2016-027 et D-2017-019 afin de permettre à la Régie d'être bien informée sur les investissements. Dans sa décision D-2018-014, 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.*

*Le Transporteur demande à la Régie de rejeter la recommandation de l'intervenant. »*

D'abord, 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 les cas des postes de Saint-Bruno-de-Montarville 315-25 kV et Limoilou 230-25 kV selon ce qu'elle expose dans son mémoire.

**De plus, l'AHQ-ARQ réitère ses arguments ci-dessus concernant les besoins d'ajouts de capacité aux postes de Saint-Bruno-de-Montarville et Limoilou et, par conséquent, elle maintient sa recommandation citée ci-dessus de ne pas approuver le budget des investissements de 19 M\$ prévu en 2022 pour les interventions d'ajout de capacité dans les postes satellites.**

<sup>14</sup> C-AHQ-ARQ-0009, page 23.

<sup>15</sup> B-0020, page 9.

<sup>16</sup> C-AHQ-ARQ-0009, page 23.

<sup>17</sup> B-0020, pages 9 et 10.

## Approche de surutilisation et valeur proposée par le Transporteur pour 2022

6. « *Étant donné que l'année atypique 2020 n'est pas représentative pour le calcul du taux de surutilisation, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de retenir un taux de surutilisation de 100 % pour 2022, basé sur les résultats de 2018 et 2019.* »<sup>18</sup>

En réponse à cette recommandation, le Transporteur plaide ce qui suit<sup>19</sup> :

*« Le Transporteur rappelle 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 atteindre, à la fin de l'année, les montants autorisés par la Régie. D'ailleurs la Régie reconnaît l'importance de cette approche :*

*« La Régie considère que cette approche de surutilisation offre une flexibilité au Transporteur qui est importante puisqu'elle lui permet d'effectuer une planification et gestion optimales de ses investissements. L'approche de surutilisation a permis au Transporteur d'atteindre les budgets d'investissement demandés depuis qu'elle a été mise en place. La Régie s'attend toutefois à ce que le Transporteur applique l'approche de surutilisation dans le but d'atteindre les budgets autorisés mais aussi en s'assurant d'éviter les dépassements de budget. Ainsi, elle lui demande de continuer, au besoin, à raffiner son approche de surutilisation, de façon à rencontrer ces deux objectifs. » [note de bas de page omise]*

*Le Transporteur souligne que le calcul du taux de surutilisation basé sur l'historique de 3 années permet justement d'atténuer les variations des flux des investissements d'une année à l'autre. De plus, la recommandation de l'intervenant de limiter le taux de surutilisation à 100% est arbitraire.*

*Le Transporteur demande à la Régie de rejeter la recommandation de l'intervenant. » (Nous soulignons)*

Contrairement à ce qu'affirme le Transporteur, l'AHQ-ARQ est d'avis que sa recommandation de limiter le taux de surutilisation à 100 % est loin d'être « arbitraire » alors qu'elle est basée sur une analyse statistique détaillée dans son mémoire et où la valeur atypique de 2020 n'a pas été retenue puisque jugée non représentative<sup>20</sup>.

Ce jugement est basé sur l'impact manifeste de la pandémie de COVID-19 sur les investissements de 2020, un tel impact étant notamment constaté par le Transporteur lui-même<sup>21</sup> :

---

<sup>18</sup> C-AHQ-ARQ-0009, page 25.

<sup>19</sup> B-0020, page 10.

<sup>20</sup> C-AHQ-ARQ-0016, pages 24 et 25, chapitre 5.

<sup>21</sup> B-0004, page 7, lignes 1 à 9; voir aussi page 5, lignes 4 à 11; page 8, lignes 1 à 4; et R-4140--2020, B-0018, page 9, lignes 1 à 9.

« Les investissements réalisés en 2020 par le Transporteur pour les projets de moins de 65 M\$ se sont élevés à 769 M\$, soit un écart de -151 M\$ comparativement au montant autorisé par la Régie.

Cet écart s'explique en partie par le contexte particulier du ralentissement des projets du Transporteur en 2020 à la suite de la COVID-19 et des mesures sanitaires mises en place pour protéger les employés. Il provient des investissements « Ne générant pas de revenus additionnels » dans les catégories Maintien des actifs et des investissements « Générant des revenus additionnels » dans la catégorie Croissance des besoins de la clientèle. Il se détaille comme suit. » (Nous soulignons)

Le Transporteur parle même de bouleversement et de circonstances exceptionnelles<sup>22</sup> :

« Dans le présent cas, le 18 septembre 2020, le Transporteur a indiqué à la Régie qu'il reporte le dépôt de la demande tarifaire 2021 au mois d'août 2021, notamment en ce qu'il subit un bouleversement de ses activités en raison de la COVID-19 [note de bas de page omise]. Cette pandémie crée des incertitudes à l'égard du cadre financier de l'année 2020 qui se répercutent sur l'année 2021. Ainsi, le Transporteur ne dispose pas de projections de qualité équivalente à celles qu'il offre habituellement à la Régie pour appuyer un cadre financier qui puisse fonder une demande tarifaire pour l'année 2021. À l'évidence, il s'agit de circonstances exceptionnelles qui affectent le Transporteur. » (Nous soulignons)

Et cette année, le Transporteur ajoute<sup>23</sup> :

« - 2020 : Écart favorable de 58,8 M\$. Pour cette année atypique, les données ne peuvent être utilisées isolément afin de déterminer la justesse des prévisions du Transporteur. L'année ayant été marquée par le contexte de la pandémie de COVID-19 qui a globalement affecté les activités du Transporteur, plusieurs chantiers de construction ou de réfection d'équipements ont été ralentis, interrompus ou reportés en raison de l'état d'urgence sanitaire. Ainsi, un glissement de certaines mises en service prévues explique en grande partie les écarts portant sur la base de tarification et sur l'amortissement. Ces écarts favorables ont permis de compenser les écarts défavorables au niveau de la Formule d'indexation en lien avec les effets induits par la pandémie. » (Notes de bas de page omises; nous soulignons)

Étonnamment, dans son argumentaire, le Transporteur fait totale abstraction du « *contexte particulier* » de 2020 et se rabat simplement sur l'application de la formule arithmétique sans vraiment regarder la représentativité des valeurs utilisées pour son calcul.

<sup>22</sup> R-4137-2020, B-0007, page 3, réponse 1.1.

<sup>23</sup> R-4167-2021, B-0039, page 34, lignes 2 à 12.

Il est important de noter que d'autres entités réglementées ont ajusté leurs évaluations historiques afin de tenir compte du contexte particulier de la pandémie de COVID-19 en 2020. Par exemple, Énergir, dans une cause commune avec Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité, a exclu cette année 2020 en raison de son contexte particulier<sup>24</sup> :

*« Une fois la clientèle cible définie, le nombre de clients et les volumes de consommation normalisés correspondant à cette définition ont été déterminés. Les balises définies à la sous-section 3.1.1 ont été appliquées sur une base de volumes représentant la moyenne des années 2017 à 2019. Une moyenne de trois années récentes permet d'éliminer les impacts d'effets ponctuels dans la consommation des clients. L'année 2020 a été exclue en raison de son contexte particulier de pandémie. » (Nous soulignons)*

**Par conséquent, l'AHQ-ARQ demande à la Régie de ne pas retenir les commentaires du Transporteur et elle maintient sa recommandation citée ci-dessus de retenir un taux de surutilisation de 100 % pour 2022, basé sur les résultats de 2018 et 2019.**

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 3 décembre 2021

*DHC Avocats*

---

**DHC Avocats**  
Procureurs de la partie intervenante  
AHQ-ARQ

# 773886

---

<sup>24</sup> R-4169-2021, B-0030, page 12, lignes 5 à 10.