Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 2 de l'Association hôtellerie Québec et l'Association restauration Québec (« AHQ-ARQ »)

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 2 DE l'AHQ-ARQ À HQT

NOUVELLE DATE DE MISE EN SERVICE

1. Références : (i) B-0041, page 5, lignes 10 à 12;
(ii) B-0022, page 8, lignes 6 à 16.;
(iii) B-0035, page 7, réponse 3.1.

Préambule :

(i) « *Le coût total du Projet demeure inchangé puisqu'il tient déjà compte d'un report de la mise en service, comme précisé dans la réponse à question 3.1 de la pièce B-0022, HQT-3, Document 1.3, page 8, lignes 6 à 16, de la demande de renseignements n° 2 de la Régie.* » (Nous soulignons)

(ii) « *Une provision particulière a aussi été incluse à la provision globale du Projet afin de considérer le risque d'un report de la mise en service. Les principales sources de celui-ci et les probabilités d'occurrence associées sont énumérées ci-dessous :*

- *Délais pour l'obtention de l'ensemble des autorisations requises à la réalisation du Projet (probabilité moyenne) ;*
- *Délais associés à la coordination du Projet avec le projet CHPE à la suite d'un report d'échéancier de ce dernier (probabilité moyenne) ;*
- *Délais d'approvisionnement pour le convertisseur et les câbles souterrains dans un contexte mondial de fragilité des chaînes d'approvisionnement (probabilité moyenne).* » (Nous soulignons)

(iii) « *La contribution du client pour le coût associé à l'enfouissement sera établie à la mise en service du Projet en fonction des coûts réels et de la mise à jour de l'évaluation des coûts de la composante « ligne » de la solution 1. Le montant de 80 M$ sera réévalué à la mise en service. Selon les données au présent dossier, le coût de référence serait de l'ordre de 1 058 M$.* » (Nous soulignons)

Demandes :

1.1 Veuillez indiquer de quelle date de mise en service reportée tenait déjà compte le coût total du Projet, tel que mentionné à la référence (i).

Réponse :

La provision particulière incluse pour un éventuel report d'échéancier a été évaluée sur la base d'un report de la date de mise en service d'environ six mois. Le Transporteur prévoit maintenant une mise en service du projet en mai 2026.

Par ailleurs, les essais de mise en service de l'interconnexion, d'une durée de trois mois, doivent être normalement planifiés en-dehors des périodes de pointe

hivernale et estivale. Par conséquent, le délai pour un report de mise en service est d'environ six mois.

1.2 Veuillez indiquer si l'inclusion d'une provision particulière à la provision globale du Projet afin de considérer le risque d'un report de la mise en service, tel que mentionné à la référence (ii), est une pratique courante du Transporteur.

Réponse :

Le Transporteur rappelle que les provisions prévues sont déterminées en fonction des risques propres à chaque projet et varient donc d'un projet à l'autre. En plus d'ajuster la provision en fonction des risques, il peut, s'il le considère opportun, ajouter une provision particulière à des éléments de risques plus élevés.

Dans le cadre du Projet actuel et considérant les risques de délais identifiés à la référence (ii), le Transporteur considère que la probabilité d'un report de la date de mise en service d'environ six mois explique l'inclusion d'une telle provision.

Le Transporteur ne peut fournir d'exemple de projet similaire, quant au contenu technique et aux facteurs de risque inhérents, ayant une telle provision.

Voir la pièce B-0012, HQT-1, Document 1.2, Section 1.6, p. 9.

Dans l'affirmative, veuillez fournir des exemples de dossiers où une telle pratique a été retenue. Dans la négative, veuillez justifier d'avoir appliqué une telle pratique dans le présent dossier.

Réponse :

Voir la réponse à la question 1.2.

1.3 Veuillez indiquer si la provision particulière dont il est question à la référence (ii) était basée sur une date de mise en service en mai 2026. Dans l'affirmative, veuillez justifier cette coïncidence avec la nouvelle date de mise en service récemment revue par le Transporteur. Dans la négative, veuillez indiquer sur quelle date était basée ladite provision particulière et de combien celle-ci aurait été modifiée (en plus ou en moins) dans le cas où la mise en service avait été prévue en mai 2026 au moment d'établir cette provision particulière.

Réponse :

Voir la réponse à la question 1.1.

1.4 Veuillez détailler le calcul du montant de 1 058 M$ apparaissant à la référence (iii).

Réponse :

Dans la lettre procédurale de la Régie du 7 septembre 2022, il est indiqué que :

> *« Après avoir pris connaissance de la preuve révisée déposée par le Transporteur le 2 septembre 2022, la Régie permet aux intervenants de déposer des demandes de renseignements en lien avec les modifications apportées par le Transporteur […] »* (Nous soulignons) (Références omises).

Or, la question de l'intervenant porte sur la solution 1, mentionnée au préambule (iii), qui n'a pas fait l'objet d'une modification dans la preuve révisée déposée par le Transporteur.

Le Transporteur estime donc que cette question dépasse le cadre permis par la lettre procédurale de la Régie précitée.

1.5 Veuillez indiquer si le montant de 1 058 M$ apparaissant à la référence (iii) est modifié à la suite du report de la mise en service du Projet en mai 2026. Dans l'affirmative, veuillez fournir la nouvelle valeur. Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi ce montant ne varie pas.

Réponse :

Voir la réponse à la question 1.4.

De plus, le Transporteur indique que le montant à la référence (iii) n'est pas modifié. Voir également les réponses du Transporteur aux questions 1.1 et 1.2 de la DDR n° 4 de la Régie[1].

[1] B-0046, HQT-2, Document 1.5, pp. 4-5.

SOLUTION AÉRIENNE

2. Référence : B-0027, page 7, réponse 2.3.

Préambule :

« *L'étude d'avant-projet réalisée en 2012 et 2013 reposait sur une solution entièrement souterraine. Ainsi, aucune solution aérienne n'a fait l'objet de consultations publiques.*

À cette époque, la faisabilité technique de combiner des sections aérienne et souterraine d'une ligne à courant continu n'avait pas été démontrée pour une configuration de type monopole symétrique (telle qu'utilisée dans le Projet) et était jugée techniquement non-réalisable. » (Nous soulignons)

Demandes :

2.1 Veuillez indiquer, avec documents à l'appui, quand la faisabilité technique de combiner des sections aérienne et souterraine d'une ligne à courant continu dont il est question à la référence a-t-elle été démontrée pour une configuration de type monopole symétrique (telle qu'utilisée dans le Projet).

Réponse :

Dans la lettre procédurale de la Régie du 7 septembre 2022, il est indiqué que :

> *« Après avoir pris connaissance de la preuve révisée déposée par le Transporteur le 2 septembre 2022, la Régie permet aux intervenants de déposer des demandes de renseignements en lien avec les modifications apportées par le Transporteur […] »* (Nous soulignons) (Références omises).

Or, la question de l'intervenant porte sur la solution 1, laquelle n'a pas fait l'objet d'une modification dans la preuve révisée déposée par le Transporteur.

Le Transporteur estime donc que cette question dépasse le cadre permis par la lettre procédurale de la Régie précitée.

2.2 Veuillez justifier de ne pas avoir démontré plus tôt la faisabilité technique de combiner des sections aérienne et souterraine d'une ligne à courant continu dont il est question à la référence pour une configuration de type monopole symétrique (telle qu'utilisée dans le Projet). Veuillez justifier de ne pas avoir procédé à des consultations sur cette solution dès que sa faisabilité technique a été démontrée.

Réponse :

Voir la réponse à la question 2.1.

De plus, le Transporteur réfère l'intervenant à la preuve révisée[2] ainsi qu'à la réponse à la question 4.1 de la DDR n° 2 de la Régie[3].

2.3 Veuillez expliquer pourquoi la solution de combiner des sections aérienne et souterraine d'une ligne à courant continu pour une configuration de type monopole symétrique (telle qu'utilisée dans le Projet), telle que mentionnée à la référence, était jugée techniquement non-réalisable en 2012 et 2013.

Réponse :

Voir la réponse à la questions 2.1.

[2] B-0041, HQT-1, Document 1 révisé, p. 13, lignes 3 à 8.
[3] B-0022, HQT-2, Document 1.3, p. 9.