

Réplique du Transporteur

Table des matières

INTRODUCTION	5
Réplique à AHQ-ARQ.....	5
CONCLUSION.....	11

INTRODUCTION

1 Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu
2 l'argumentation de l'intervenant Association des hôteliers du Québec (« AHQ ») et
3 l'Association des restaurateurs du Québec (« ARQ »).

4 Le Transporteur offre à la Régie de l'énergie (la « Régie ») sa réplique ci-après.

5 Aspects généraux

6 Le Transporteur réitère que sa preuve documentaire produite est complète, probante et
7 contient toutes les informations réglementaires requises selon la *Loi sur la Régie de l'énergie*
8 (la « Loi » ou « LRÉ »).

9 Au soutien de sa réplique, le Transporteur réitère le contenu de son argumentation déposée
10 le 31 mars 2023 et réplique plus spécifiquement à certains aspects de l'argumentation de
11 l'intervenant.

Réplique à AHQ-ARQ

12 Le Transporteur offre sa réplique aux divers arguments de l'intervenant lors de son
13 argumentation¹, tel que ci-après.

14 • Page 2, l'intervenant mentionne :

15 «2. Après avoir constaté un doublement du coût prévu du Projet en une seule année,
16 l'AHQ-ARQ a particulièrement examiné l'évolution des estimations de coûts effectués
17 par le Transporteur pour le Projet.

18 3. Bien qu'elle considère que le Transporteur a montré que les coûts prévus pour le
19 Projet sont raisonnables à ce stade-ci, l'AHQ-ARQ demeure préoccupée par la
20 difficulté du Transporteur à bien prévoir en mode planification les coûts de ses projets
21 d'investissement. Citons à titre d'exemples, le projet de remplacement des groupes
22 convertisseurs au poste de Châteauguay, le projet d'ajout d'un transformateur au
23 poste de la Manicouagan et au remplacement de transformateurs au poste aux
24 Outardes-2 et plusieurs autres projets qui ont fait l'objet d'une sous-estimation
25 significative de leur prévision de coûts dont le projet Micoua-Saguenay. »

26 En réplique, le Transporteur mentionne qu'il ne s'agit aucunement d'une difficulté à bien
27 prévoir en mode planification les coûts de ses projets d'investissement.

¹ [C-AHQ-ARQ-0015](#), Argumentation d'AHQ-ARQ du 4 avril 2023.

1 Soulignons tout d'abord qu'il y a, par nécessité et à l'évidence, un décalage de plusieurs mois
2 entre l'apparition d'un éventuel projet à la pièce *Planification du réseau de transport* du dossier
3 tarifaire et le travail qui consiste à circonscrire et évaluer, de manière préliminaire, un éventuel
4 projet qui s'y retrouvera. Comme la Régie le sait bien, la pièce et son contenu, lire les
5 prévisions qu'elle contient, ne sont pas élaborées la veille du dépôt à la Régie. De là, il n'est
6 pas exact de mentionner de la part de l'intervenant un doublement « en une seule année ».

7 Le Transporteur ajoute que les avant-projets se déroulent normalement sur un horizon d'une
8 à deux années, il est donc tout à fait normal qu'une évolution des coûts et de contenu puisse
9 se produire dans ce délai de temps. Cette évolution du Projet rend non valablement
10 comparables les estimations paramétriques avec les coûts détaillés du présent dossier, dont
11 le « doublement du coût prévu » mentionné par l'intervenant.

12 Par ailleurs, les projets précités par l'intervenant ne représentent qu'une partie de la
13 planification 10 ans pour laquelle les coûts des projets ont été plus élevés que les estimations
14 paramétriques. Un portrait complet d'une comparaison historique inclut des projets pour
15 lesquels les coûts se sont avérés inférieurs aux prévisions que l'intervenant ne mentionne
16 pas.

17 Encore une fois, l'intervenant tente erronément un amalgame entre deux prévisions qui ont
18 des périmètres différents et des degrés de maturité différents. Le Transporteur, dans l'intérêt
19 supérieur de sa clientèle, présente en cette instance un Projet optimisé qui prend en
20 considération les données et contraintes connues; ainsi toute comparaison avec des
21 prévisions antérieures est inutile et pourrait même induire la Régie en erreur en l'orientant sur
22 de fausses perceptions par rapport au Projet présenté pour autorisation.

23 • Page 2, l'intervenant mentionne :

24 «4. En effet, la planification sur 10 ans et la précision des coûts qui y sont prévus ont
25 une importance significative à plusieurs égards dont notamment comme intrants à
26 l'établissement de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur
27 incluse dans le modèle de gestion des actifs qui est à la base de plusieurs décisions
28 importantes en matière d'investissements, de même que, dans le cas de certains des
29 projets, l'établissement des coûts évités d'Hydro-Québec dans ses activités de
30 distribution d'électricité (le « Distributeur »). Ce sont des applications importantes de la
31 planification sur 10 ans que le Transporteur ne mentionne pas lorsqu'il explique la raison
32 d'être de cette planification dans les dossiers tarifaires. »

33 En réplique, le Transporteur réitère que les investissements projetés de la planification 10 ans
34 découlent de l'application de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur

1 (la « Stratégie ») et ne constituent pas un intrant comme le prétend l'intervenant. Cette
2 Stratégie repose sur la gestion des risques, en fonction de la probabilité de défaillance des
3 équipements et de l'impact de ces défaillances éventuelles sur le réseau. Dans celle-ci,
4 l'évaluation du niveau d'investissement requis s'établit² pour l'ensemble du parc d'actifs du
5 Transporteur et non par équipements ou par projets.

6 Le Transporteur réitère que la liste des principaux projets par catégorie d'investissement de
7 la planification 10 ans a pour objectif de permettre à la Régie d'avoir une vision globale à long
8 terme de l'ensemble des investissements et non de fournir une prévision finale pour chacun
9 des projets. C'est également l'ensemble des investissements qui est à la base de
10 l'établissement des coûts évités d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution
11 d'électricité.

12 En sus, le Transporteur précise qu'à ce jour les investissements projetés sur 10 ans présentés
13 dans le dossier tarifaire ne sont à la base d'aucune décision du Transporteur qui se substitue
14 au processus d'autorisation selon l'article 73 de la Loi.

15 • Page 2, l'intervenant mentionne :

16 « 5. Pour expliquer et/ou atténuer de tels écarts de prévision des coûts des
17 investissements, l'AHQ-ARQ a recommandé à la Régie d'exiger du Transporteur, dans
18 le cadre de ses demandes d'autorisation d'investissements en vertu de l'article 73 de la
19 Loi, de fournir l'évolution du coût du projet à être autorisé tel que présenté dans les
20 causes tarifaires et autres présentations faites par le Transporteur au cours des 10
21 dernières années précédentes et de fournir les explications permettant de comprendre
22 les écarts entre le coût demandé pour le projet et les prévisions antérieures. »

23 En réplique, le Transporteur réitère que cette recommandation bureaucratique n'est d'aucune
24 utilité à la prise de décision de la Régie.

25 Cette recommandation inutile ne répond qu'à elle-même en ce sens qu'il s'agirait de broser
26 une comparaison à un moment entre des fruits et des légumes. Or, cette comparaison ne
27 modifiera en rien la nature même des fruits ou des légumes et se bornera à les décrire ainsi
28 que leurs attributs propres. Cet exercice de comparaison inutile n'induit pas une atténuation
29 des écarts comme le suggère l'intervenant. Si la Régie suivait la piste erronée de l'intervenant,
30 les investissements projetés sur 10 ans devraient tous être appuyés par des avant-projets, ce

² Voir le bilan de la Stratégie dans la décision [D-2021-092](#) quant à la démarche du Transporteur. Dans cette décision, la Régie considère d'ailleurs que le bilan du Transporteur sur l'application de sa Stratégie répond adéquatement à ses attentes.

1 qui est pratiquement impossible à réaliser et ce qui viderait la pièce Planification du réseau
2 de son sens.

3 Ainsi, la démarche que l'intervenant suggère n'amène aucune plus-value pour justifier un
4 projet ou pour influencer une prise de décision concernant le projet. En sus, cette
5 recommandation ne repose sur aucune des assises qui compose le cadre réglementaire pour
6 l'autorisation de projets issu de l'article 73 de la Loi et la Régie devrait la rejeter.

7 • Page 3, l'intervenant mentionne :

8 « 6. L'AHQ-ARQ a ajouté qu'elle verrait certainement d'un bon œil des justifications des
9 écarts de prévision lors des dossiers tarifaires et/ou dans les rapports annuels au
10 moment où le coût réel d'un projet serait connu, ce qui n'est évidemment pas encore le
11 cas pour le Projet. Dans ce contexte, elle a suggéré à la Régie la mise en place d'un
12 indicateur qui comparerait les résultats réels versus les prévisions pour chacun des
13 projets complétés sur une période passée de 10 ans , par exemple..»

14 Encore une fois, la mise en place d'un tel indicateur n'est d'aucune utilité au-delà d'un simple
15 constat d'un écart et n'induera pas une atténuation de celui-ci comme expliqué précédemment.
16 La suggestion de l'intervenant devrait être écartée par la Régie.

17 • Page 3, l'intervenant mentionne :

18 « 8. En réponse à cette position, l'AHQ-ARQ soumet d'abord que le Transporteur ne
19 bénéficie pas d'une immunité l'exemptant d'expliquer les écarts dans ses prévisions du
20 seul fait que diverses formations aient été saisies de celles-ci « depuis de nombreuses
21 années ». Rappelons qu'en l'instance, l'écart important de prévision des coûts pour le
22 Projet ne pouvait pas être constaté dans les tableaux de la cause tarifaire, mais bien
23 seulement lors du dépôt du présent dossier. C'est donc la formation du présent dossier
24 qui a été confrontée à la problématique, laquelle n'était pas visible dans le cadre de la
25 cause tarifaire précédente. »

26 En réplique, le Transporteur souligne que cette soi-disant problématique n'existe que pour
27 l'intervenant et l'usage d'un terme tel « immunité » trahit bien sa conception erronée des
28 cadres juridictionnels tarifaire et d'autorisation du Projet en l'instance.

29 La demande d'autorisation du Projet et la preuve à son soutien sont complètes, probantes et
30 s'appuient sur un cadre réglementaire référencé d'application obligatoire. Il n'est pas loisible
31 au Transporteur, ou avec égards à la Régie, d'inventer des critères autres que ceux qui sont
32 prévus au règlement et à la Loi.

1 La juridiction tarifaire est tout autre et peut inclure des éléments d'orientation, tel que l'est la
2 projection des investissements sur 10 ans. C'est dans une perspective tarifaire qu'il faut
3 apprécier cette prévision qui est toute autre que ce qui est présenté en l'instance. D'où la
4 position du Transporteur de s'enquérir auprès de la future formation tarifaire si elle requiert,
5 ou non, d'examiner ce sujet à savoir, la conception de la pièce en cause.

6 • Page 3, l'intervenant mentionne :

7 « 9. D'ailleurs, il n'est pas inédit pour une formation d'un projet soumis pour autorisation
8 selon l'article 73 de la Loi de soulever des problématiques et de formuler des demandes
9 qui s'appliqueront aux causes tarifaires à venir. Ce fut notamment le cas lors d'une
10 demande du Transporteur relative à l'ajout d'une section à 735-161 kV au poste de la
11 Chamouchouane et d'une ligne d'alimentation à 161 kV alors que la Régie a émis les
12 demandes suivantes. »

13 En réplique, l'intervenant, avec égards, incarne encore par ses propos une méconnaissance
14 du cadre juridictionnel applicable à la présente demande.

15 Depuis le début de la réglementation sous l'article 73 de la Loi, la Régie demande des suivis,
16 qui s'incarnent dans les démonstrations associées à la preuve offerte en support à une
17 demande d'autorisation et qui trouve appui sur le cadre réglementaire applicable. Ces suivis
18 se retrouvent par la suite dans les démonstrations associées à un projet subséquent si
19 applicable.

20 Or, en cette instance, l'intervenant confond les juridictions tarifaires et d'autorisation de projet
21 par un amalgame boiteux. Pour le dossier tarifaire, le sujet en cause en est un d'orientation
22 alors que dans une demande d'autorisation le résultat de l'avant-projet, la prévision, est
23 déterminante pour l'autorisation du Projet. Il s'agit d'aspects mutuellement exclusifs et qui
24 n'ont pas la même finalité.

25 Au surplus, malgré tout le respect que le Transporteur doit à la présente formation, il n'est
26 pas loisible ici de « lier » la discrétion inhérente de la formation tarifaire à venir sur un sujet
27 qui la concerne, soit la projection des investissements sur 10 ans. Encore une fois, la
28 présence d'écarts n'est ni nouvelle, ni inconnue et si un sujet d'intérêt tarifaire émerge, il doit
29 être souligné dans le bon forum à l'exclusion du présent. Avec le plus grand des égards, la
30 présente formation ne peut imposer un sujet de nature tarifaire à une formation future. Est-ce
31 qu'il est possible « d'identifier et de s'en remettre » ? Sans doute, et c'est l'engagement que
32 le Transporteur a pris en l'instance et telle est, avec égards, la limite juridictionnelle applicable
33 ici.

- 1 • Page 5, l'intervenant mentionne :

2 « 11. Dans cet extrait, le Transporteur omet de préciser que, dans sa réponse à la
3 question 1.8 de la demande de renseignements de l'AHQ-ARQ, il a indiqué que les
4 coûts des travaux de « sécurisation des mises à la terre (antivol) de l'ensemble du poste
5 afin d'assurer la sécurité du personnel et du public » seraient inclus à la ligne 49 du
6 tableau de la planification des investissements sur 10 ans dans la plus récente cause
7 tarifaire du Transporteur. Or, cette ligne 49 qui s'intitule « Autres projets
8 d'investissement » n'a rien à voir avec le Projet qui, lui, est présenté aux lignes 28 et 48
9 du même tableau. D'ailleurs, on peut dès lors voir poindre une piste afin d'améliorer les
10 prévisions d'investissements sur 10 ans en s'assurant de présenter les coûts prévus
11 dans les projets auxquels ils s'appliquent véritablement. »

12 En réplique, Le Transporteur mentionne que l'affirmation de l'intervenant dénote sa mauvaise
13 compréhension de la planification 10 ans du dossier tarifaire. Celle-ci représente l'ensemble
14 des investissements du Transporteur par catégorie d'investissement, incluant le budget pour
15 les projets inférieurs à 65 M\$ dans lequel les projets de sécurisation des mises à la terre
16 (antivol) des postes étaient initialement prévus. Le Transporteur réitère³ que la vérification
17 des besoins connexes du poste durant l'avant-projet a permis d'optimiser les interventions
18 dans le poste de Boucherville en regroupant cette sécurisation dans le cadre du Projet.

- 19 • Page 5, l'intervenant mentionne :

20 « 13. En réponse à ce commentaire, l'AHQ-ARQ réitère les propos qu'elle a tenus au
21 paragraphe 8 ci-dessus en ajoutant qu'il est pour le moins préoccupant que le
22 Transporteur ne veuille pas se soumettre à un exercice permettant d'évaluer la qualité
23 de ses prévisions, lesquelles revêtent une importance notable dans l'établissement des
24 tarifs que doivent assumer les consommateurs d'électricité. » (Nos soulignés)

25 En réplique, le Transporteur réitère que la préoccupation de l'AHQ-ARQ n'est pas fondée.

26 Encore une fois, le Transporteur constate la mauvaise compréhension de l'intervenant du
27 dossier tarifaire et de l'établissement des tarifs du Transporteur.

28 Comme la Régie le sait très bien, la projection des investissements sur 10 ans présentée à la
29 pièce Planification du réseau de transport n'est pas utilisée dans l'établissement des tarifs du
30 Transporteur contrairement à ce que l'intervenant mentionne. La prévision des
31 investissements sur un horizon de 10 ans est présentée afin que la Régie puisse maintenir

³ [B-0015](#), HQT-2, Document 1, p, 4, lignes 7 à 11.

1 une vision globale à long terme du niveau projeté des investissements. Comme précisé
2 ci-dessus, cette projection ne vise pas à établir les tarifs de transport d'une année témoin.

3 En fait, dans le cadre du dossier tarifaire, la base de tarification du Transporteur pour l'année
4 témoin est fondée sur les coûts des projets mis en service, avec l'information la plus à jour au
5 moment de l'établissement des tarifs de transport du Transporteur.

6 Enfin, le lien que l'intervenant tente de faire entre la projection des investissements et
7 « l'établissement des tarifs que doivent assumer les consommateurs d'électricité » n'est pas
8 valable pour les raisons précitées et aussi parce que ces « tarifs » qu'il mentionne vont
9 au-delà des coûts de transport.

10 Avec égards, le Transporteur soumet que les recommandations de l'intervenant devraient
11 être rejetées.

CONCLUSION

12 Le Transporteur a répondu à toutes les questions selon les encadrements, les données et les
13 informations dont il dispose et sans réticences. Le processus d'audience et le cadre
14 réglementaire applicable ne s'incarnent pas dans des comparaisons boiteuses comme
15 l'intervenant le propose, mais plutôt sur une revue des aspects identifiés selon le cadre
16 réglementaire, ce qui a été fait par le Transporteur.

17 La demande d'autorisation en cause et la preuve à son soutien :

- 18 • sont conformes au cadre réglementaire et probants ;
- 19 • démontrent que le Projet est requis afin que le Transporteur puisse s'acquitter de sa
20 mission et assurer la fiabilité du réseau de transport d'électricité.

21 Le Transporteur prie donc la Régie d'accueillir sa demande selon ses conclusions et de rejeter
22 les arguments des intervenants.

23 Le tout respectueusement soumis.