
R-4214-2022

DEMANDE DU TRANSPORTEUR RELATIVE AU
REEMPLACEMENT D'ÉQUIPEMENTS AU POSTE DE
BOUCHERVILLE

MÉMOIRE DE L'AHQ-ARQ

Préparé par : Marcel Paul Raymond

10 mars 2023

Table des matières

1. Introduction.....	3
2. Évolution des estimations de coûts du Projet	5

1. Introduction

Le 23 novembre 2022, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») dépose à la Régie de l'énergie (la « Régie ») une demande afin d'obtenir l'autorisation requise afin de remplacer des équipements au poste de Boucherville (la « Demande »). Cette demande est présentée en vertu des articles 31 (5°) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi ») et des articles 1, 2 et 3 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*¹.

Le Transporteur vise à remplacer des équipements d'appareillage et des systèmes d'automatismes liés aux sections à 735 kV, 315 kV et 230 kV au poste de Boucherville et de réaliser des travaux connexes (le « Projet »).

Le Projet, d'un coût de 135,8 M\$, s'inscrit dans la catégorie d'investissement « Maintien des actifs » de l'ordre de 109,5 M\$ et dans la catégorie d'investissement « Respect des exigences » de l'ordre de 26,4 M\$. Il vise à assurer la pérennité des équipements tout en respectant les encadrements et les normes auxquels le Transporteur doit se conformer au poste de Boucherville. Les mises en service sont prévues pour les mois de novembre 2024, novembre 2025, novembre 2026 et novembre 2027².

Dans ce mémoire, l'Association Hôtellerie Québec et l'Association Restauration Québec (l'« AHQ-ARQ ») examinent l'évolution des estimations de coûts effectués par le Transporteur pour le Projet et formulent une recommandation à la Régie.

¹ B-0002.

² B-0004, page 5.

Les recommandations de ce mémoire sont basées sur l'information disponible à ce jour. Si de l'information additionnelle devenait disponible, l'AHQ-ARQ se réserve le droit de modifier ses recommandations ou d'en faire de nouvelles.

2. Évolution des estimations de coûts du Projet

Dans sa preuve, le Transporteur estime le coût du Projet comme suit³ :

Tableau 4
Coûts des travaux avant-projet et projet
(en milliers de dollars de réalisation)

		Total poste et télécommunications
Coûts de l'avant-projet		
	Sous-total	2 170,6
Coûts du projet		
Ingénierie, approvisionnement et construction		120 695,6
Client		7 292,5
Frais financiers		5 668,9
	Sous-total	133 657,0
	TOTAL	135 827,6

Ce coût, qui apparaît dans la preuve déposée le 25 novembre 2022, est réparti entre deux catégories d'investissements, soit 109,5 M\$ pour le « Maintien des actifs » et 26,4 M\$ pour le « Respect des exigences »⁴.

En date du 29 octobre 2021, le Transporteur prévoyait un coût total pour le Projet de 68,7 M\$⁵, soit la moitié du coût maintenant prévu. Le Transporteur prévoyait alors un coût de 1,0 M\$ dans la catégorie « Respect des exigences » alors que ce même coût est maintenant prévu à 26,4 M\$.

Dans la cause tarifaire 2020, la planification du Transporteur, qui doit couvrir une période de 10 ans, ne mentionnait pas spécifiquement le Projet⁶. En réponse à une demande de renseignements de l'AHQ-ARQ sur cette absence, le Transporteur précise que le projet de remplacement d'équipements au poste de

³ B-0004, page 13, tableau 4.

⁴ B-0004, pages 15 et 16, section 6.2.

⁵ R-4167-2021, B-0068, page 29, annexe 2, lignes 28 et 48.

⁶ R-4096-2019, B-0012, pages 11 à 13, annexe 1.

Boucherville y était inclus sous l'item « Autres projets d'investissement »⁷, sans toutefois indiquer le coût qui était alors prévu.

À la suite de la demande d'intervention de l'AHQ-ARQ dans le présent dossier, le Transporteur se disait d'avis que les prévisions des dossiers tarifaires débordaient du présent dossier et demandait à la Régie d'écarter la comparaison des coûts totaux du Projet et celle des coûts par catégories d'investissement du Projet avec le dossier tarifaire. Il ajoutait que toute comparaison des coûts du Projet avec ceux prévus dans le cadre du dossier tarifaire n'est ni utile ni susceptible de donner un éclairage valable à la Régie pour ses délibérations⁸.

Au contraire, la Régie a plutôt considéré qu'il est utile et pertinent dans le cadre de son examen d'obtenir des motifs expliquant les variations entre les coûts du Projet soumis pour son autorisation, en vertu de l'article 73 de la Loi, et ceux anticipés pour ce projet, tels qu'ils apparaissent à la planification présentée dans le cadre des dossiers tarifaires et que, de façon spécifique, de telles explications permettraient à la Régie de mieux comprendre les circonstances et le contexte justifiant l'évolution des coûts du Projet depuis l'année 2021 et de porter un jugement éclairé sur celui-ci⁹.

En réponse à une ordonnance de la Régie¹⁰, le Transporteur a déposé un complément de preuve précisant les circonstances, le contexte et les motifs justifiant l'évolution des coûts du Projet depuis le dossier tarifaire 2021-2022, pour les catégories d'investissement « Maintien des actifs » et « Respect des exigences »¹¹.

L'AHQ-ARQ constate de ce complément de preuve que le Transporteur explique une partie des augmentations de coûts par le contexte actuel particulier dû à une

⁷ B-0022, page 4, réponse 1.3.

⁸ A-0004, pages 6 et 7, paragraphes 16 à 18.

⁹ A-0004, page 7, paragraphes 21 et 22.

¹⁰ A-0004, pages 7 et 8, paragraphe 24.

¹¹ B-0015.

forte inflation, combinée à une rareté de la main-d'œuvre, ainsi qu'à l'augmentation des délais d'approvisionnement en plus d'autres éléments qui n'étaient pas apparents avant le début de l'avant-projet. Le Transporteur indique notamment¹² :

« Pour la catégorie « Maintien des actifs », les besoins dans les postes connexes, l'ajout de liens de télécommunication, la remise en état de certains bâtiments et la disposition de sols ayant un niveau de contamination plus élevés sont des exemples d'effets induits qui se sont précisés en cours d'avant-projet et qui ont contribué à la précision du contenu et des coûts du Projet.

En ce qui a trait au contenu de la catégorie « Respect des exigences », celui-ci a grandement évolué lors de l'avant-projet. Tout d'abord, il a été décidé d'intégrer les travaux de sécurisation des mises à la terre (antivol) de l'ensemble du poste afin d'assurer la sécurité du personnel et du public. Les interventions nécessaires pour se conformer à des exigences du NPCC se sont précisées et se sont avérées plus importantes que prévu initialement. La nécessité de remplacer certains sectionneurs afin de respecter un pouvoir de coupure de courant et de tension induits adéquat s'est aussi concrétisée dans le cadre de l'avant-projet. » (Nous soulignons)

L'AHQ-ARQ est d'avis qu'il est pour le moins inquiétant qu'aucun des éléments soulignés dans l'extrait précédent n'était prévu le 29 octobre 2021 au moment du dépôt du dossier tarifaire alors que l'étude d'avant-projet était déjà en cours depuis plus de 15 mois¹³. En particulier, il est préoccupant d'apprendre que les évaluations de coûts en 2021 ne prévoyaient pas les travaux de sécurisation des mises à la terre de l'ensemble du poste afin d'assurer la sécurité du personnel et

¹² B-0015, page 4, lignes 23 à 35.

¹³ B-0004, page 10, tableau 2.

du public, surtout dans un contexte où, dès novembre 2017, le président de la division TransÉnergie d'Hydro-Québec annonçait des mesures et des budgets importants en santé et sécurité¹⁴. De plus, l'AHQ-ARQ comprend que les « *encadrements internes* », les « *critères de conception* » invoqués par le Transporteur afin de justifier l'augmentation significative en « Respect des exigences »¹⁵ ne sont pas nouveaux et existaient vraisemblablement au moment du dépôt de la cause tarifaire en octobre 2021.

L'AHQ-ARQ demeure préoccupée par la difficulté du Transporteur à bien prévoir en mode planification les coûts de ses projets d'investissement. Citons à titre d'exemples, le projet de remplacement des groupes convertisseurs au poste de Châteauguay¹⁶ et plusieurs projets qui ont fait l'objet d'une sous-estimation significative de leur prévision de coûts dont le projet Micoua-Saguenay¹⁷. En effet, cette planification sur 10 ans et la précision de coûts qui y sont prévus ont une importance significative à plusieurs égards dont notamment l'établissement de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur incluse dans le modèle de gestion des actifs¹⁸ qui est à la base de plusieurs décisions importantes en matière d'investissements, de même que, dans le cas de certains des projets, l'établissement des coûts évités d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur »)¹⁹.

¹⁴ R-4012-2017, A-0026, pages 30 à 32.

¹⁵ B-0021, page 7, réponse 2.3.

¹⁶ R-4185-2022, B-0025, pages 9 et 10.

¹⁷ R-4167-2021, B-0039, page 26, tableau 24.

¹⁸ B-0022, page 4, réponses 1.1 et 1.2.

¹⁹ Voir notamment R-4057-2018, B-0067, pages 24 à 27, réponse 10.2.

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