

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL
No : R-4214-2022

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

ARGUMENTATION

1. 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 mémoire¹ portant sur la demande d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») relative au remplacement d'équipements au poste Boucherville (le « Projet »).
 - C-AHQ-ARQ-0011
2. Après avoir constaté un doublement du coût prévu du Projet en une seule année, l'AHQ-ARQ a particulièrement examiné l'évolution des estimations de coûts effectués par le Transporteur pour le Projet.
3. Bien qu'elle considère que le Transporteur a montré que les coûts prévus pour le Projet sont raisonnables à ce stade-ci, 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 Châteauguay, le projet d'ajout d'un transformateur au poste de la Manicouagan et au remplacement de transformateurs au poste aux Outardes-2 et plusieurs autres projets qui ont fait l'objet d'une sous-estimation significative de leur prévision de coûts dont le projet Micoua-Saguenay.
 - C-AHQ-ARQ-0011, page 8
 - C-AHQ-ARQ-0013, pages 2 et 3
4. En effet, la planification sur 10 ans et la précision des coûts qui y sont prévus ont une importance significative à plusieurs égards dont notamment comme intrants à l'établissement de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur incluse dans le modèle de gestion des actifs 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 »). Ce sont des applications importantes de la planification sur 10 ans que le Transporteur ne mentionne pas lorsqu'il explique la raison d'être de cette planification dans les dossiers tarifaires.
 - C-AHQ-ARQ-0011, page 8
 - B-0030, pages 8 et 9
5. Pour expliquer et/ou atténuer de tels écarts de prévision des coûts des investissements, l'AHQ-ARQ a recommandé 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.

¹ C-AHQ-ARQ-0011.

➤ C-AHQ-ARQ-0011, page 9

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

➤ C-AHQ-ARQ-0013, pages 3 et 4

7. Dans son argumentation, le Transporteur plaide :

« Enfin, la pièce « Planification du réseau de transport » est confectionnée pour les fins des dossiers tarifaires du Transporteur (à l'exclusion des dossiers d'autorisation) et ce, depuis de nombreuses années. Les diverses formations de la Régie qui ont été saisies de cette information au fil des ans n'ont pas émis le souhait d'examiner la méthodologie prévisionnelle qui fonde cette pièce confectionnée par le Transporteur. Considérant, les questions de la formation en l'instance, le Transpositeur (sic) entend s'enquérir auprès de la future formation qui sera chargée de l'étude du prochain dossier tarifaire du Transporteur, si cette dernière souhaite, ou non, examiner la prévision à la base de la pièce précitée dans l'optique d'une vision de la planification décennale des investissements éventuels du Transporteur et non pour des fins d'autorisation de projet comme en cette instance. Bien sûr, le Transporteur se conformera à la réponse obtenue de la formation chargée de l'étude du dossier tarifaire à cet égard. »

➤ B-0030, page 9, lignes 22 à 33

8. En réponse à cette position, l'AHQ-ARQ soumet d'abord que le Transporteur ne bénéficie pas d'une immunité l'exemptant d'expliquer les écarts dans ses prévisions du seul fait que diverses formations aient été saisies de celles-ci « *depuis de nombreuses années* ». Rappelons qu'en l'instance, l'écart important de prévision des coûts pour le Projet ne pouvait pas être constaté dans les tableaux de la cause tarifaire, mais bien seulement lors du dépôt du présent dossier. C'est donc la formation du présent dossier qui a été confrontée à la problématique, laquelle n'était pas visible dans le cadre de la cause tarifaire précédente.
9. D'ailleurs, il n'est pas inédit pour une formation d'un projet soumis pour autorisation selon l'article 73 de la Loi de soulever des problématiques et de formuler des demandes qui s'appliqueront aux causes tarifaires à venir. Ce fut notamment le cas lors d'une demande du Transporteur relative à l'ajout d'une section à 735-161 kV au poste de la Chamouchouane et d'une ligne d'alimentation à 161 kV alors que la Régie a émis les demandes suivantes :

« [33] La Régie soulève également dans cette décision deux problématiques qui devront faire l'objet d'un examen dans un dossier

tarifaire subséquent et pour lesquelles elle indique que la nature de cet examen sera précisée dans le cadre de la présente décision.

[...]

[133] La Régie juge qu'il s'agit-là d'un enjeu qui devrait être examiné plus en détail dans le cadre d'un dossier du Transporteur de nature tarifaire, dans une perspective globale de planification du réseau de transport.

[134] C'est pourquoi la Régie juge nécessaire d'obtenir un suivi à cet égard. **Elle demande au Transporteur de fournir, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, l'état d'avancement des travaux conjoints du Transporteur et du Distributeur sur l'impact de différents moyens de GDP sur les besoins des réseaux, y incluant un échéancier des étapes prévues pour la réalisation de ces travaux.**

[135] Elle demande au Transporteur de déposer à la Régie, en suivi administratif et dans le dossier tarifaire subséquent à ce dépôt, le rapport final des travaux conjoints du Transporteur avec le Distributeur sur l'impact de différents moyens de GDP sur les besoins des réseaux, dès sa finalisation.

[136] Enfin, la Régie demande au Transporteur, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, d'expliquer et d'élaborer sur la différence de traitement quant à la prise en compte des moyens de GDP lors de sa planification du réseau à l'échelle provinciale et au niveau régional. Elle réfère à cet égard aux informations fournies par le Distributeur en vertu de l'article 37.1 (ii) des Tarifs et conditions. » (Nous soulignons)

- D-2022-003, dossier R-4147-2021, pages 10, 32 et 33; voir aussi les paragraphes 211 et 212

10. Dans son argumentation, le Transporteur plaide :

« L'intervenant à son mémoire du 10 mars 2023 (pages 7 et 8) mentionne (extraits encadrés).

« 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 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 sécurité » [note de bas de page omise]

Le Transporteur s'étonne de la préoccupation de l'intervenant et rappelle avoir déjà indiqué dans ses réponses aux demandes de renseignements [note de bas de page omise] que les coûts des travaux de sécurisation des mises à la terre de l'ensemble du poste étaient prévus dans la Planification 10 ans déposée à la Régie en 2021.

Avec égards, les propos de l'intervenant devraient être écartés. » (Nous soulignons)

➤ B-0030, page 11, lignes 1 à 11

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

➤ B-0022, page 5, réponse 1.8

➤ R-4167, B-0068, page 29, annexe 2

12. Le Transporteur commente ainsi la recommandation de l'AHQ-ARQ :

« Le Transporteur soumet que la recommandation de l'intervenant n'est pas utile à la prise de décision de la Régie dans le cadre d'un dossier d'autorisation comme en l'instance.

Une brève comparaison historique (attention de considérer le récent passage de la limite de 25 M\$ à 65 M\$) entre la rubrique investissements par catégorie à l'horizon 10 ans de la pièce Planification du réseau de transport et les divers projets soumis au fil des ans pour autorisation par le Transporteur auprès de la Régie présente, à l'évidence, des écarts positifs ou négatifs, selon les diverses demandes d'autorisation.

Donc, la situation n'est ni nouvelle, ni inconnue. Aucune formation antérieure de la Régie ayant été saisie d'une demande d'autorisation du Transporteur n'a vu, dans l'exercice comparatif auquel l'intervenant nous convie, une valeur quelconque à sa prise de décision et, qui plus est, à bon escient. »

➤ B-0030, page 11, lignes 20 à 30

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

14. En conclusion, l'AHQ-ARQ maintient l'ensemble des constats et recommandations de son mémoire et de sa réponse à la demande de renseignements de la Régie et soumet que la plaidoirie du Transporteur ne remet en question aucun de ceux-ci.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

Laval, ce 4 avril 2023

DHC Avocats

DHC Avocats

Procureurs de la partie intervenante
AHQ-ARQ

830072