

Réplique du Transporteur

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC

DISTRICT DE MONTRÉAL

NO : R-4217-2022

HYDRO-QUÉBEC, personne morale de droit public légalement constituée en vertu de la *Loi sur Hydro-Québec* (L.R.Q., c. H-5), ayant son siège social au 75, boul. René-Lévesque Ouest, dans les cité et district de Montréal, province de Québec, H2Z 1A4,

Demanderesse

**DEMANDE D'AUTORISATION DU BUDGET DES INVESTISSEMENTS 2023
POUR LES PROJETS DU TRANSPORTEUR DONT LE COÛT INDIVIDUEL
EST INFÉRIEUR À 65 MILLIONS DE DOLLARS**

RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR

Table des matières

INTRODUCTION	5
Aspects généraux.....	5
Réplique à AHQ-ARQ.....	5
Réplique à RTIEÉ	8
CONCLUSION	9

INTRODUCTION

1 Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu les
2 argumentations des intervenants :

- 3 • L'Association hôtellerie Québec (« AHQ ») et l'Association
4 restauration Québec (« ARQ ») ;
5 • Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité
6 énergétiques (« RTIEÉ »).

7 Le Transporteur offre à la Régie de l'énergie (la « Régie ») sa réplique aux argumentations
8 des intervenants.

Aspects généraux

9 Le Transporteur réitère que sa preuve documentaire produite est complète, probante et
10 contient toutes les informations réglementaires requises selon la *Loi sur la Régie de l'énergie*
11 (la « Loi ») ainsi que les suivis spécifiques découlant de décisions antérieures de la Régie.

12 Au soutien de sa réplique, le Transporteur réitère le contenu de son argumentation déposée
13 le 9 mai 2023 et réplique plus spécifiquement à certains aspects de l'argumentation des
14 intervenants.

Réplique à AHQ-ARQ

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

17 À son argumentation, l'intervenant mentionne (notes de bas de pages omises) :

18 « Budget demandé en Maintien des actifs en fonction de l'évolution du taux de risque

19 « 1. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur d'améliorer le suivi des taux
20 de risque qui apparaît à la page 31 de la pièce B-0004 en comparant le taux de risque d'une même
21 cohorte sur les périodes de suivi de 10 ans, 5 ans et un an (ou du moins des équipements de cette
22 cohorte qui sont encore en service). » [...]

¹ Argumentation d'AHQ-ARQ du 16 mai 2023.

1 *Le but de l'exercice proposé par l'AHQ-ARQ est justement d'isoler une cohorte en particulier afin de*
2 *tenir compte de son évolution indépendamment de celle du reste du parc où l'on retrouve des*
3 *équipements plus jeunes.*

4 *Quant aux explications du Transporteur sur l'évolution des intrants au cours des années, l'AHQ-ARQ*
5 *réitère son commentaire émis plus haut selon lequel toute correction aux intrants est un constat que*
6 *la prévision initiale à partir de tels intrants n'était pas la meilleure, ce qui explique justement les écarts*
7 *de prévision qu'un suivi peut dévoiler, mais qui ne les justifie pas pour autant. C'est justement*
8 *l'objectif d'un suivi de mesurer l'acuité des intrants servant à émettre une prévision, au moment où*
9 *la prévision est préparée et non plusieurs années plus tard.*

10 *L'AHQ-ARQ ajoute que le suivi d'une cohorte en particulier n'est pas un exercice complexe alors que*
11 *le Transporteur n'aura qu'à procéder au calcul du taux de risque, comme il le fait régulièrement, en*
12 *ne retenant que les équipements dont la date de mise en service est inférieure à une date donnée,*
13 *une information élémentaire qu'il doit forcément posséder dans ses bases de données. »*

14 En réplique, le Transporteur réitère que les écarts de prévision du taux de risques est un
15 comportement normal du modèle et que la Régie s'est montrée satisfaite des justifications
16 fournies à cet égard². En effet, ces écarts découlent de la nature dynamique et évolutive du
17 modèle ainsi que de l'évolution du parc du Transporteur.

18 Or, la comparaison du taux de risque d'une cohorte avec celui du modèle ne permettrait pas
19 d'apporter davantage d'explications, ni même de tirer de conclusions sur les hypothèses sur
20 lesquelles repose le modèle du Transporteur comme le laisse entendre l'intervenant. Il est
21 manifeste qu'un tel exercice mènerait à constater, sans surprise, un écart du taux de risque
22 entre une cohorte vieillissante et un modèle dynamique et évolutif. Au-delà d'isoler l'effet de
23 l'ajout d'équipements « plus jeunes » au parc, cette comparaison n'est d'aucune utilité pour
24 évaluer l'acuité de la précision du taux de risque et n'ajoute pas d'éclairage supplémentaire
25 pour la Régie.

26 L'intervenant n'a pas soumis d'éléments probants à l'appui de la pertinence d'un suivi par
27 cohorte et du bénéfice d'un tel exercice pour le suivi de l'évolution du taux de risque. En effet,
28 l'intervenant reste muet sur la façon dont le taux de risque de la cohorte et du modèle seront
29 comparés. Avec raison, les étapes de l'exercice proposées par l'intervenant ne sont pas
30 suffisantes, car cette approche, à l'instar du modèle de la Stratégie, comporte des lacunes et
31 connaîtra des situations d'exceptions qui devront à leur tour être justifiées. Des étapes
32 supplémentaires seraient donc requises afin de normaliser les résultats pour tenir compte,
33 par exemple, des variations de volume d'équipements et des mises à jour de courbes de

² [D-2021-092](#), par. 155-156; [D-2017-019](#), par. 197; [D-2012-012](#), par. 114.

1 vieillissement. Encore ici, la simple comparaison des résultats est simpliste et omet de tenir
2 compte des particularités inhérentes au modèle prévisionnel de la Stratégie.

3 Enfin, Le Transporteur indique qu'il continuera de réviser les taux de risques simulé et réel
4 comme dans les années passées et poursuivra l'amélioration continue de son modèle afin
5 d'assurer la pérennité de son parc d'actifs. En outre, il pourra expliquer les raisons des écarts
6 entre les taux de risque simulé et réel lors du prochain exercice du bilan de la Stratégie.

7 Le Transporteur prie la Régie de rejeter les propos de l'intervenant.

8 À son argumentation, l'intervenant mentionne (notes de bas de pages omises) :

9 « Budget demandé en Croissance des besoins de la clientèle

10 2. « L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de retirer la catégorie
11 Croissance des besoins de l'approche de surutilisation retenue par le Transporteur. »

12 Relativement à cet extrait, le Transporteur plaide notamment ce qui suit⁹ :

13 « Le Transporteur utilise le taux de surutilisation pour le démarrage d'un surplus de projets visant
14 ainsi à maximiser l'utilisation du montant autorisé par la Régie, mais sans toutefois le dépasser. Il
15 s'agit d'un outil de gestion de projet et ne constitue pas un objectif à atteindre.

16 Cet outil demeure utile et pertinent malgré qu'il soit possible qu'en cours d'année certains des
17 besoins en « Croissance des besoins de la clientèle » [sic] soient annulés, reportés ou suspendus
18 temporairement notamment à la demande de la clientèle ou pour des besoins de coordination des
19 interventions. En effet, le taux de surutilisation permet d'accepter en cours d'année l'intégration de
20 nouveaux besoins. Sans cette marge de manoeuvre, ces besoins devraient être reportés à l'année
21 suivante. » (Notes de bas de page omises; nous soulignons)

22 Cette explication du Transporteur, purement théorique, semble complètement déconnectée de la
23 réalité passée alors que, systématiquement depuis au moins quinze ans, le Transporteur a demandé
24 des budgets en « Croissance des besoins de la clientèle » basés sur des besoins, dont certains ne
25 se sont pas concrétisés, et ce, à chaque année sans exception¹⁰. De toute évidence, le taux de
26 surutilisation n'a été d'aucune utilité dans cette catégorie au cours de toutes ces années. »

27 En réplique, le Transporteur souligne que, dans sa décision procédurale³, la Régie s'est
28 prononcée à l'effet qu'il n'y a pas lieu d'intervenir sur l'approche, les facteurs et intrants ayant
29 servi au calcul de la surutilisation pour 2023 dans le présent dossier. Or, la proposition de
30 l'intervenant remet inopinément en question l'approche de surutilisation pour la catégorie
31 « Croissance des besoins de la clientèle » en affirmant que celle-ci n'est d'aucune utilité.

³ [D-2023-031](#), par. 30.

1 Le Transporteur rappelle que l'approche de surutilisation est appliquée pour l'ensemble des
2 catégories afin de lui donner la flexibilité nécessaire à la réalisation de sa mission par une
3 gestion active d'un portefeuille de projets. Cette approche permet au Transporteur d'atteindre
4 les budgets d'investissements demandés. D'ailleurs, celle-ci a été validée à de nombreuses
5 reprises par la Régie⁴.

6 De plus, le Transporteur souligne que la prétention de l'intervenant à l'effet que « le taux de
7 surutilisation n'a été d'aucune utilité dans cette catégorie au cours de toutes ces années » ne
8 s'appuie pas sur la preuve au dossier. Au contraire, le Transporteur a déjà indiqué que si
9 l'approche de surutilisation n'est pas utilisée, les investissements réalisés seront en deçà du
10 montant autorisé par la Régie⁵.

11 Avec égards, en raison de ce qui précède, les conclusions de l'intervenant devraient être
12 écartées par la Régie.

Réplique à RTIÉÉ

13 Le Transporteur offre sa réplique aux divers arguments de l'intervenant lors de son
14 argumentation⁶, tel que ci-après.

15 À son argumentation (section 2, soit les pages 2 à 13 sur un total de 16 pages) l'intervenant
16 s'exprime sur divers sujets de nature juridique qu'il associe au présent dossier.

17 En réplique, le Transporteur souligne que la Régie examine la 23^{ème} demande concernant le
18 budget annuel des investissements. La demande est arrimée au cadre réglementaire ainsi
19 qu'aux nombreuses décisions de la Régie et s'appuie sur la *Stratégie de gestion de la*
20 *pérennité des actifs du Transporteur*.

21 Aucun aspect juridique n'est objet de débat dans cette audience que ce soit à l'égard de la
22 demande d'autorisation, de la preuve des participants ou de son déroulement.

23 Le juridisme préconisé par l'intervenant n'est d'aucune valeur au présent débat.

24 Avec égards, le Transporteur soumet que les propos de l'intervenant devraient être rejetés.

25 À son argumentation, l'intervenant mentionne :

26 « 17 - [...].

⁴ [D-2022-001](#), par 43; [D-2021-092](#), par 57; [D-2020-020](#), par. 86; [D-2017-019](#), par. 43.

⁵ [D-2017-019](#), par. 42.

⁶ Argumentation de RTIÉÉ du 16 mai 2023.

1 *Nous devons donc concéder que, si le nombre de projets prévu vs. réalisé est effectivement*
2 *indéterminable, alors le texte littéral du paragraphe 3 de notre Recommandation 1.3 ne peut être*
3 *réalisé.*

4 *Mais nous inviterions malgré tout la Régie de l'énergie à demander à Hydro-Québec TransÉnergie*
5 *si celle-ci peut lui fournir un quelconque outil de mesure permettant de distinguer entre les variations*
6 *de coûts d'investissements passés prévus vs. réels résultant d'une modification du nombre de projets*
7 *de celles reflétant la variation du coût par projet (cette seconde variation pouvant constituer une*
8 *manifestation de la crise sanitaire et de ses conséquences). Un tel outil de mesure, si le Transporteur*
9 *pouvait le fournir, accroîtrait la qualité de l'information fournie au Tribunal comparant les*
10 *investissements passés prévus vs. réels.*

11 *Nous modifions donc en ce sens nos recommandations relatives aux 4 catégories d'investissements*
12 *(voir le texte des recommandations modifiées au début de la présente argumentation). »*

13 En réplique, le Transporteur réitère que l'analyse des variations basée sur un nombre de
14 projets mènerait sur une fausse piste et ne pourrait constituer une assise sérieuse afin
15 d'établir un coût unitaire par projet qui soit comparable. En effet, chaque projet possède un
16 contenu technique unique qui découle, entre autres, de ses objectifs, des composantes, de
17 la nature des travaux requis ainsi que des conditions et du lieu de réalisation des travaux. De
18 plus, les coûts des travaux sont sujets à l'évolution des conditions de marché.

19 En outre, le Transporteur réitère que le budget des investissements reflète les flux monétaires
20 annuels prévus pour les projets de moins de 65 M\$ et n'est pas élaboré à partir d'une liste
21 définitive de projets.

22 Ainsi, un outil de mesure basé sur le nombre de projet s'avèrerait non pertinent.

23 Par ailleurs, le Transporteur considère que sa preuve déposée est complète, probante et
24 contient toutes les informations requises selon le cadre réglementaire afin de justifier son
25 budget des investissements 2023.

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

CONCLUSION

28 La *Demande d'autorisation du budget des investissements 2023 pour les projets du*
29 *Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars* et la preuve à
30 son soutien :

- 31
- sont conformes au cadre réglementaire et probant ;

- 1 • démontrent que le budget des investissements est requis afin que le Transporteur
- 2 puisse s'acquitter de sa mission, respecter ses engagements envers ses clients et
- 3 assurer la fiabilité du réseau de transport d'électricité.

- 4 Le Transporteur prie donc la Régie d'accueillir sa demande selon ses conclusions et de rejeter
- 5 les arguments de l'intervenant.

- 6 Le tout respectueusement soumis.