

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL  
No : R-4217-2022

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](mailto:scadrin@dhcavocats.ca)

## **ARGUMENTATION**

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 mémoire<sup>1</sup> portant sur la demande d'autorisation du budget des investissements 2022 pour les projets d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») dont le coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars.

L'analyse de l'AHQ-ARQ a porté principalement sur les sujets suivants :

- Le sommaire du budget d'investissements demandé pour 2022;
- Le budget demandé en Maintien des actifs en fonction de l'évolution du taux de risque;
- Le budget demandé en Croissance des besoins de la clientèle.

Dans son mémoire, l'AHQ-ARQ formulait trois recommandations qui sont reproduites ci-dessous et des réponses aux arguments du Transporteur sur celles-ci sont fournies.

### **Budget demandé en Maintien des actifs en fonction de l'évolution du taux de risque**

1. ***« L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur d'améliorer le suivi des taux de risque qui apparaît à la page 31 de la pièce B-0004 en comparant le taux de risque d'une même cohorte sur les périodes de suivi de 10 ans, 5 ans et un an (ou du moins des équipements de cette cohorte qui sont encore en service). »<sup>2</sup>***

Le Transporteur plaide d'abord ce qui suit<sup>3</sup> :

*« En réponse et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs ci-après décrits.*

*Tout d'abord, le Transporteur a maintes fois indiqué que la baisse des prévisions du taux de risque d'une année à l'autre est un comportement normal et attendu, et est principalement causée par l'ajout d'équipements découlant des budgets des investissements annuels. De plus, les intervenantes font fi de toutes les explications d'écart fournies par le Transporteur dans chaque bilan. Les prévisions du taux de risque à long terme changent d'une année à l'autre et les prévisions incluent tous les changements effectués sur le réseau. Entre autres, le Transporteur a modifié plusieurs courbes de vieillissement au fil des années et a ajusté annuellement les coûts par interventions, modifiant par le fait même les prévisions des investissements.* » (Notes de bas de page omises; nous soulignons)

Tout d'abord, l'AHQ-ARQ ne voit pas sur quelle base le Transporteur peut affirmer que les intervenantes auraient fait fi de toutes les explications d'écart fournies par le

---

<sup>1</sup> C-AHQ-ARQ-0009.

<sup>2</sup> C-AHQ-ARQ-0009, page 8.

<sup>3</sup> B-0016, page 11, lignes 1 à 11.

Transporteur dans chaque bilan. C'est d'ailleurs à la suite de telles explications d'écarts que l'AHQ-ARQ a recommandé à la Régie d'exiger un suivi de l'évolution du risque, ce que la Régie a d'ailleurs accueilli comme recommandation<sup>4</sup>.

Et c'est toujours pour tenir compte des explications fournies par le Transporteur que l'AHQ-ARQ recommande maintenant de suivre l'évolution du taux de risque pour une même cohorte justement pour s'assurer que l'on compare des évaluations comparables en retirant les changements effectués sur le réseau. Si l'AHQ-ARQ avait fait fi des explications fournies par le Transporteur, comme celui-ci le prétend, elle n'aurait pas pu formuler une telle recommandation.

De plus, il est évident que le taux de risque, pour une cohorte donnée, a évolué au cours des années parce que des intrants au modèle ont changé sinon le résultat serait demeuré le même. Par exemple, le Transporteur mentionne le changement des « courbes de vieillissement » et des « coûts par intervention » au cours des années, sans quantifier leur impact sur le taux de risque. Toutefois, un tel changement est un constat que la prévision initiale de tels intrants n'était pas la meilleure, ce qui explique justement les écarts de prévision qu'un suivi peut dévoiler, mais qui ne les justifie pas pour autant.

L'AHQ-ARQ soumet que le commentaire du Transporteur reproduit ci-dessus ne remet aucunement en question la recommandation no. 1 de l'AHQ-ARQ.

Le Transporteur plaide ensuite ce qui suit :

*« L'intervenant ne peut non plus prétendre que le Transporteur ait justifié les investissements de 2012 en se basant sur sa prévision selon laquelle le taux de risque atteindrait 12,5 en 2021 et que les investissements n'ont pas évolué depuis. Tout au contraire, le Transporteur détermine à chaque année le budget des investissements demandé pour l'année subséquente, entre autres selon le taux de risque réel de l'année précédente [note de bas de page omise].*

*En outre, les courbes du taux de risque simulé et réel, déposées dans le cadre du budget des investissements annuels, reflètent le parc d'actifs et permettent d'analyser la tendance de vieillissement des actifs sur plusieurs années suivant les investissements de l'année pour laquelle le budget des investissements est demandé. Les investissements sont justifiés en visant un contrôle de la hausse du risque. » (Nous soulignons)*

Tout d'abord, le Transporteur ne fournit aucune référence pour appuyer son affirmation selon laquelle l'AHQ-ARQ aurait prétendu que les investissements n'auraient pas évolué depuis 2012, une prétention que celle-ci ne retrouve pas dans sa preuve. La problématique soulevée par l'AHQ-ARQ concerne le pessimisme du taux de risque de 12,5 ayant entraîné des investissements trop élevés en 2012, ce qui n'a rien à voir avec l'évolution des investissements depuis.

Par conséquent, l'AHQ-ARQ soumet que le commentaire du Transporteur reproduit ci-dessus ne remet aucunement en question la recommandation no. 1 de l'AHQ-ARQ.

---

<sup>4</sup> Décision D-2022-001, dossier R-4168-2021, paragraphes 55, 63 et 95 à 104.

Le Transporteur poursuit ainsi sa plaidoirie<sup>5</sup> :

*« D'ailleurs, les calculs de l'intervenant indiquent que le taux de risque réel du parc d'actif est stable autour de 9, ce qui corrobore la justesse et les résultats probants de la Stratégie. Il est donc faux de prétendre que cette dernière occulte une erreur de prévision ou un biais pessimisme [sic] faisant en sorte de surestimer les besoins d'investissements du Transporteur. » (Nous soulignons)*

D'abord, les calculs de l'AHQ-ARQ présentés dans son mémoire ne permettent pas de conclure, comme le fait le Transporteur, que le taux de risque réel du parc d'actif est stable autour de 9. En effet, l'AHQ-ARQ indique dans son mémoire que la valeur qu'elle calcule, à l'aide d'informations incomplètes en provenance du Transporteur, constitue une borne supérieure du taux de risque réel et elle indique aussi que la valeur du taux de risque réel de 2021 serait vraisemblablement significativement encore plus basse en ne considérant que les équipements de la cohorte 2012, une information que le Transporteur possède, mais non l'AHQ-ARQ.

Ensuite, l'AHQ-ARQ peut difficilement suivre le raisonnement du Transporteur. Le calcul de l'AHQ-ARQ auquel fait référence celui-ci démontre que le résultat réel du taux de risque en 2021 (qui se situerait autour de 9 selon le Transporteur) est significativement inférieur à la prévision pour cette même année 2021 émise en 2012 qui était alors de 12,5, d'où le pessimisme de cette prévision que l'on peut maintenant constater, induisant ainsi une surestimation des besoins d'investissements du Transporteur.

Par conséquent, l'AHQ-ARQ soumet que le commentaire du Transporteur reproduit ci-dessus ne remet aucunement en question la recommandation no. 1 de l'AHQ-ARQ.

La suite de la plaidoirie du Transporteur<sup>6</sup> :

*« Concernant la proposition de l'intervenant de suivre une cohorte d'équipements, le Transporteur souligne qu'une telle approche s'éloigne du modèle de la Stratégie actuelle approuvée par la Régie en ce qu'elle omet de tenir compte de l'évolution et de la composition réelle du parc ainsi que de l'évolution de la connaissance du comportement des équipements face au vieillissement.*

*Pour reprendre l'exemple de l'intervenant, une cohorte d'équipements d'appareillage électrique, à l'instar du modèle de la Stratégie, ferait inévitablement l'objet de variations. Cette cohorte verrait, au fil des années, son volume d'équipements diminué par des mises hors services, des courbes de vieillissement ajustées, des cotes d'impact améliorées, ainsi que des corrections apportées dans les données d'inventaire. Ces variations induiraient également un effet sur les résultats du taux de risque réel.*

*En outre, la proposition de l'intervenant implique que le Transporteur ajoute à chaque année une nouvelle cohorte. En effet, comme le parc évolue, une nouvelle image de la cohorte serait nécessaire afin d'inclure les ajouts et les*

<sup>5</sup> B-0016, page 11, ligne 22, à page 12, ligne 2.

<sup>6</sup> B-0016, page 12, lignes 3 à 29.

*retraits du réseau ainsi que les équipements ayant atteint un risque supérieur ou égal à 20. Le Transporteur devrait alors suivre toutes ces cohortes au fil des années. L'interprétation et la comparaison des cohortes mènerait également à des explications d'écarts de volume, d'ajustement des courbes de vieillissement et de raffinement de cotes d'impact. Un tel exercice est irréaliste et multiplierait inutilement les explications fournies par le Transporteur.*

*Enfin, l'approche par cohorte de l'intervenant ne permet pas d'obtenir une appréciation de l'acuité de la précision du taux de risque. Il n'est d'aucune utilité d'évaluer une cohorte passée ni de comparer un modèle qui a fait l'objet d'amélioration au fil des années. La Régie encourage d'ailleurs le Transporteur à continuer de travailler à l'amélioration de son modèle. Le Transporteur réitère que le modèle actuel se veut dynamique et arrimé à l'évolution du réseau tel qu'autorisé par la Régie.*

*Avec égards, en raison de ce qui précède, les propos de l'intervenant devraient être écartés par la Régie. » (Notes de bas de page omises; nous soulignons)*

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

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

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

Le Transporteur conclut ainsi sa plaidoirie sur la première recommandation de l'AHQ-ARQ<sup>7</sup> :

*« Le Transporteur souligne que les informations présentées dans le cadre du suivi du paragraphe 104 de la décision D-2022-001 corrobore les explications susmentionnées et celles présentées lors des derniers bilans de la Stratégie. D'ailleurs, l'exercice du bilan de la Stratégie constitue le forum approprié afin d'évaluer l'acuité du modèle de la Stratégie, le Transporteur étant alors en mesure de présenter l'ensemble de la preuve à cet égard. En effet, le Transporteur peut à cette occasion présenter l'évolution de son modèle. Par conséquent, le Transporteur demande à la Régie de requérir du Transporteur*

---

<sup>7</sup> B-0016, page 12, ligne 30, à page 13, ligne 4.

de présenter le suivi de la décision précitée uniquement lors du prochain exercice du bilan de la Stratégie. » (Nous soulignons)

Tout d'abord, l'AHQ-ARQ note que la demande du Transporteur de présenter le suivi du paragraphe 104 de la décision D-2022-001 uniquement lors du prochain exercice du bilan de la Stratégie est une demande nouvelle qui n'apparaît pas dans sa preuve initiale.

De plus, une telle demande va à l'encontre de la décision de la Régie qui demande un suivi annuel de l'évolution du taux de risque, une décision dont le Transporteur n'a pas demandé la révision en temps opportun. Par conséquent, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de ne pas donner suite à cette demande du Transporteur.

**Pour les raisons énoncées ci-dessus, l'AHQ-ARQ est d'avis que les arguments du Transporteur à la suite de la recommandation no. 1 de l'intervenante ne sont pas justifiés et elle demande à la Régie de ne pas les retenir.**

## **Budget demandé en Croissance des besoins de la clientèle**

2. « L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de retirer la catégorie Croissance des besoins de l'approche de surutilisation retenue par le Transporteur. »<sup>8</sup>

Relativement à cet extrait, le Transporteur plaide notamment ce qui suit<sup>9</sup> :

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

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

Cette explication du Transporteur, purement théorique, semble complètement déconnectée de la réalité passée alors que, systématiquement depuis au moins quinze ans, le Transporteur a demandé des budgets en « Croissance des besoins de la clientèle » basés sur des besoins, dont certains ne se sont pas concrétisés, et ce, à chaque année sans exception<sup>10</sup>. De toute évidence, le taux de surutilisation n'a été d'aucune utilité dans cette catégorie au cours de toutes ces années.

<p><b>Pour les raisons énoncées ci-dessus, l'AHQ-ARQ est d'avis que les arguments du Transporteur à la suite de la recommandation no. 2 de l'intervenante ne sont pas justifiés et elle demande à la Régie de ne pas les retenir.</b></p>
---

<sup>8</sup> C-AHQ-ARQ-0009, page 19.

<sup>9</sup> B-0016, page 14, ligne 17, à page 15, ligne 4.

<sup>10</sup> C-AHQ-ARQ-0009, pages 18 et 19.

3. « Étant donné que :

- Le Transporteur a systématiquement surestimé les investissements en Croissance des besoins au cours des 15 dernières années;
- Le Transporteur n'a pas utilisé les projections les plus contemporaines possibles pour la justification des investissements;
- Le Transporteur n'a pas fourni de justification probante du budget demandé pour les interventions d'ajout de capacité dans les postes satellites Plessisville 120-25 kV et Provost 120-34 kV;
- Les travaux conjoints entre le Distributeur et le Transporteur sur l'application des moyens de gestion de la pointe pour réduire la charge régionale et éviter des coûts d'investissements n'aboutissent pas;

L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de réduire de 30 M\$ le budget de 91 M\$ demandé en Croissance des besoins pour l'alimentation de la charge locale. »<sup>11</sup>

En réponse à cette recommandation, le Transporteur plaide ce qui suit<sup>12</sup> :

*« En réponse et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs ci-après décrits.*

*Le Transporteur rappelle qu'il reçoit du Distributeur les informations nécessaires à la planification du réseau, et ce sur la base des prévisions qui lui sont fournies à l'automne de chaque année conformément à l'article 37.1(i) des Tarifs et conditions de services de transport.*

*La demande d'autorisation du budget des investissements pour les projets de moins de 65 M\$ déposée annuellement à la Régie s'intègre dans un exercice d'établissement de cadre financier annuel d'Hydro-Québec approuvé par son Conseil d'administration. Ce budget des investissements reflète donc la planification annuelle des activités du Transporteur. Les données qui le composent étaient les plus récentes disponibles au moment de cet exercice.*

*Par ailleurs, l'intervenant omet plusieurs particularités de la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » et fait fi des explications fournies en affirmant que le Transporteur surestime systématiquement les investissements dans cette catégorie. En effet, il est possible que certains de ces besoins fassent l'objet d'annulation, de report ou de suspension temporaire notamment à la demande de la clientèle ou pour des besoins de coordination des interventions. Le Transporteur revoit ainsi la priorisation de ses interventions en tenant compte de l'évolution du contenu, du coût et des échéanciers de projets. Il révisé et ajuste ses projets dans le temps en fonction des besoins de la clientèle.*

<sup>11</sup> C-AHQ-ARQ-0009, pages 20 à 25.

<sup>12</sup> B-0016, page 17, ligne 13, à page 18, ligne 26.



*Les investissements en « Croissance des besoins de la clientèle » sont requis pour répondre à la demande de la clientèle du Transporteur. Ces montants doivent être disponibles afin que le Transporteur puisse rencontrer ses engagements et répondre aux besoins de ses clients au meilleur coût, ainsi qu'à son obligation d'assurer la fiabilité du réseau de transport. Ainsi, il est incongru de recommander de réduire ce budget d'un montant arbitraire de 30 M\$.*

*Le Transporteur considère avoir fourni toute l'information pertinente dans sa preuve, conformément au cadre réglementaire, permettant de justifier le déclenchement des projets.*

*Avec égards, en raison de ce qui précède, les propos de l'intervenant devraient être écartés par la Régie » (Notes de bas de page omises; nous soulignons)*

Certaines remarques s'imposent sur cette partie de la plaidoirie du Transporteur.

Premièrement, il est important de rappeler que le Transporteur n'a même pas utilisé la prévision la plus récente en provenance du Distributeur pour justifier son budget en « Croissance des besoins de la clientèle » alors que c'est la prévision de septembre 2021 qui a été utilisée<sup>13</sup> pour une demande déposée le 23 décembre 2022. Une telle façon de procéder va totalement à l'encontre des décisions de la Régie<sup>14</sup>.

Deuxièmement, l'AHQ-ARQ précise que, contrairement à ce qu'affirme le Transporteur, elle n'a pas omis « *plusieurs particularités de la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » et fait fi des explications fournies en affirmant que le Transporteur surestime systématiquement les investissements dans cette catégorie* ». En effet, tel qu'elle l'a mentionné plus haut en réponse à des arguments similaires du Transporteur, l'AHQ-ARQ a démontré que, systématiquement depuis au moins quinze ans, le Transporteur a demandé des budgets en « Croissance des besoins de la clientèle » basés sur des besoins, dont certains ne se sont pas concrétisés, et ce, à chaque année sans exception.

Troisièmement, en réponse à l'incongruité alléguée par le Transporteur, l'AHQ-ARQ précise que la réduction de budget de 30 M\$ qu'elle recommande n'est pas du tout arbitraire alors qu'elle est du même ordre de grandeur que les moyennes des investissements systématiquement demandés en trop au cours des 15 dernières années<sup>15</sup>.

**Pour les raisons énoncées ci-dessus, l'AHQ-ARQ est d'avis que les arguments du Transporteur à la suite de la recommandation no. 3 de l'intervenante ne sont pas justifiés et elle demande à la Régie de ne pas les retenir.**

<sup>13</sup> B-0014, page 3, réponse 1.1.1.

<sup>14</sup> A-0004, page 15, paragraphe 41; D-2021-019, dossier R-4140-2020, page 10, paragraphe 29; et décision D-2021-044, dossier R-4140-2020, pages 7 et 8, paragraphes 17 à 19.

<sup>15</sup> C-AHQ-ARQ-0009, page 18, tableau AHQ-ARQ-1, voir les moyennes 15 ans, 10 ans et 5 ans.

En conclusion, l'AHQ-ARQ maintient l'ensemble des recommandations de son mémoire et soumet que la plaidoirie du Transporteur ne remet en question aucune de celles-ci.

**LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.**

Laval, ce 16 mai 2023

*DHC Avocats*

---

**DHC Avocats**

Procureurs de la partie intervenante  
AHQ-ARQ

# 835175