



Par dépôt électronique¹ seulement

Le 28 novembre 2024

Me Carolina Rinfret, secrétaire
Régie de l'énergie
500, boulevard René-Lévesque Ouest
5^e étage, bureau 5.100
Montréal (Québec) H2Z 1W7

Yves Fréchette
Avocat

Hydro-Québec - Affaires juridiques
11^e étage
800, boul. de Maisonneuve Est
Montréal (Québec) H2L 4M8

Tél. : 514 795-9764
C. élec. : frechette.yves@hydroquebec.com

OBJET : Demande relative à la construction du nouveau poste
Jean-Jacques-Archambault à 735-120 kV
Votre dossier : R-4277-2024
Notre dossier : LTG07775 YF

Chère consœur,

Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu la demande d'intervention de l'Association Hôtellerie Québec et l'Association Restauration Québec (« AHQ – ARQ »).

Le Transporteur soumet à la Régie de l'énergie (la « Régie ») ses commentaires à cet égard.

1. Contexte

Le Transporteur a déposé auprès de la Régie de l'énergie (la « Régie ») la Demande décrite en objet, laquelle est introduite en conformité avec la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi »).

La Régie a publié sur son site internet un *Avis aux personnes intéressées* (« Avis ») lequel fut également publié sur le site internet du Transporteur. Par son Avis, la Régie a décidé du mode procédural pour le déroulement de ce dossier, à savoir que la Régie traitera cette demande par voie de consultation.

Selon l'Avis de la Régie, toute demande d'intervention doit se faire selon les exigences du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* et une personne intéressée qui ne désire pas participer activement au dossier peut toutefois déposer des observations.

¹ Aucune copie papier ne sera transmise.

Afin de déterminer si les demandes d'intervention peuvent être accueillies par la Régie, il est essentiel de rappeler le cadre de l'étude de la Demande présentée pour autorisation par le Transporteur.

2. Cadre réglementaire de la Demande

Le Transporteur présente sa demande selon l'article 73 de la Loi et les articles 2 et 3 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*.

La Demande déposée par le Transporteur dans ce dossier est complète et en adéquation avec le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*, le tout tel qu'il appert notamment du Tableau 1 de la pièce HQT-1, Document 1.

Au fil des ans et des demandes présentées par le Transporteur pour autorisation, de nombreuses décisions ont contribué à incarner la juridiction de la Régie, à préciser le cadre de l'étude d'une demande ainsi que le fardeau de preuve attendu du Transporteur.

À titre de rappel, la juridiction dévolue à la Régie selon la Loi est de nature tarifaire. La Régie a ainsi déterminé qu'une demande d'autorisation introduite en vertu de l'article 73 de la Loi et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* constitue un exercice d'analyse technico-économique en adéquation avec le cadre réglementaire, qui doit porter sur la justification du projet en regard de ses objectifs et de l'impact du projet sur les tarifs et la fiabilité du réseau de transport d'électricité, conformément aux exigences prescrites par le cadre réglementaire.

L'intéressée au présent dossier doit donc cibler des préoccupations particulières à l'égard de la Demande du Transporteur qui soient en adéquation avec le cadre réglementaire applicable et d'intérêt public. Avec égards, ce que l'intéressée a omis de faire tel que ci-après décrit.

Le Transporteur maintient que l'intéressée ne peut pas saisir à nouveau la Régie de sujets ayant fait l'objet d'orientations claires et de décisions finales sans que celle-ci en émette le souhait. À défaut, cela entraîne des redites qui sont contraires aux objectifs éminemment souhaitables d'allègement du processus réglementaire, de gestion efficiente de l'instance et ultimement de réduction des coûts de la réglementation.

Le Transporteur propose donc que l'étude du dossier soit limitée au contenu de la preuve documentaire qu'il a déposée au soutien de sa demande. Tout sujet ou aspect qui déborde ce cadre d'étude, ou qui tend à remettre en cause des aspects fondateurs du cadre réglementaire, devrait être spécifiquement écarté par la Régie.

Le Transporteur est d'avis qu'il importe que l'intervention, si elle est retenue par la Régie, soit circonscrite de façon à éviter la répétition des débats sur des sujets sur lesquels la Régie s'est déjà prononcée et pour que le cadre d'analyse du dossier ainsi que le cadre réglementaire pertinent à la demande du Transporteur soient respectés, et ce, en continu durant le déroulement du dossier afin de contribuer positivement à l'efficacité de son traitement.

Le Transporteur présente ci-après ses commentaires spécifiques à l'égard de la demande d'intervention ainsi que du budget de participation.

3. Budget de participation

L'intéressée a déposé auprès de la Régie un budget de participation. Le Transporteur soumet que la Régie devrait mettre en place des balises de frais qui permettent de guider le futur intervenant, sans admission, quant à sa participation attendue au présent dossier.

Considérant la nature du présent dossier, le Transporteur suggère que le plafond du budget de participation d'un intervenant reconnu à participer au présent dossier soit fixé à un maximum de 20 000 \$ comme ce fut le cas récemment avec la décision D-2024-101.

4. Commentaires spécifiques

AHQ-ARQ

À son formulaire « Liste des sujets », l'intéressée décrit les sujets à l'égard desquels elle souhaite intervenir en cette instance.

Sujet 1. Augmentation du coût du Projet

Conclusions sommaires recherchées ou recommandations proposées

En date du 29 octobre 2021, le Transporteur prévoyait un coût total pour le Projet de 180 M\$ et une mise en service en 2026 (R-4167-2021, B-0068, annexe 2, page 31, ligne 15). Un peu plus de trois ans plus tard, le Transporteur prévoit maintenant un coût total de 385,2 M\$, soit 114 % de plus et une mise en service deux ans plus tard. L'AHQ-ARQ voudra connaître les raisons d'un tel dépassement en peu de temps. L'AHQ-ARQ compte analyser en détail le coût global du Projet et soumettre des recommandations à la Régie.

Le sujet 1 identifié en l'instance par l'intéressée fut présenté dans le dossier R-4214-2022. Il s'agissait de la base de l'intervention autorisée de l'intéressée. Au mémoire de l'AHQ-ARQ dans ce dernier dossier, en date du 10 mars 2023, ils formulent la recommandation suivante :

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.

Dans sa décision D-2023-063, la Régie mentionne à cet égard :

[88] La Régie reconnaît le caractère inévitable des écarts entre une estimation des coûts au niveau de l'estimation paramétrique et une étude plus précise au niveau de l'avant-projet. Elle demeure toutefois surprise que les coûts du Projet ait pu doubler en l'espace de 12 mois, compte tenu de l'affirmation du Transporteur que la prévision des

investissements liés aux projets planifiés à court terme est plus précise, que ces coûts sont réévalués périodiquement et que le Transporteur tient compte de l'inflation.

[89] Pour autant, la Régie ne retient pas les recommandations de l'AHQ-ARQ concernant les informations à fournir dans de prochains dossiers d'investissements. En effet, celles-ci ne permettent pas de remédier, à posteriori, aux difficultés pour le Transporteur de fournir des estimations paramétriques sur un horizon de 10 ans avec acuité avant que les études d'avant-projet de ces projets ne soient complétées. [...]

[93] Cet enjeu doit être examiné plus en détails dans le cadre d'un dossier tarifaire du Transporteur afin, d'une part, d'améliorer la compréhension de la Régie sur la méthode pour établir ces estimations paramétriques et, d'autre part, examiner s'il y a lieu d'améliorer la prévision des coûts d'investissement sur un horizon de 10 ans. C'est pourquoi elle juge requis d'obtenir un suivi à cet égard.

[94] Par conséquent, la Régie demande au Transporteur de fournir, dans le cadre du prochain dossier tarifaire, un document expliquant le processus d'établissement des estimations paramétriques des coûts d'investissement présentées dans sa planification du réseau de transport sur un horizon de 10 ans, en précisant notamment les éléments suivants :

- les intrants de coûts ou les types d'informations utilisés;*
- la méthodologie utilisée pour faire les estimations;*
- la manière et la fréquence dont ces estimations sont mises à jour;*
- le délai entre la dernière mise à jour effectuée et la date de dépôt d'un dossier tarifaire*

Ainsi, le sujet 1 avancé en l'instance par l'intéressée, à savoir l'écart des valeurs présentées dans un dossier tarifaire et celles présentes dans une demande d'autorisation, a déjà été présenté à la Régie et celle-ci en a disposé par la décision précitée.

Dans une récente décision, la Régie se prononça sur ce même sujet d'intervention du même intéressé comme suit :

D-2024-051 du 28 mai 2024 : (extraits, notes de bas de pages omises)

[28] Elle concluait sur cet enjeu en requérant du Transporteur qu'il fournisse, dans le cadre du prochain dossier tarifaire, un document expliquant le processus d'établissement des estimations paramétriques des coûts d'investissement présentées dans sa planification du réseau de transport sur un horizon de 10 ans, en y précisant, notamment, certains éléments particuliers.

[29] Ainsi, bien que la Régie ait déferé l'examen de l'acuité des informations fournies par le Transporteur pour sa planification du réseau de transport au prochain dossier tarifaire, elle réitère que la comparaison des coûts du Projet avec ceux prévus dans le cadre du dernier dossier tarifaire pour les années 2021 et 2022 du Transporteur fait partie du contexte lié à l'étude du Projet en vertu de l'article 73 de la Loi.

[30] Cela dit, la Régie estime que la comparaison que souhaite faire l'AHQ-ARQ des coûts du Projet de la catégorie « Maintien des actifs » aux prévisions de coûts établis dans le cadre d'un dossier tarifaire antérieur au dernier dossier tarifaire donnerait à ce contexte une qualité que l'on pourrait qualifier d'impressionniste. En conséquence, la Régie enjoint l'AHQ-ARQ à privilégier une méthode utilisant des données plus contemporaines pour évaluer les coûts du Projet de la catégorie « Maintien des actifs ».

Dans ce même dossier, ce sujet de l'intéressé n'est pas déterminant dans la décision finale de la Régie D-2024-094.

Or, depuis le 28 mai 2024, soit la date de la décision procédurale précitée, le dossier tarifaire du Transporteur a été déposé et le suivi effectué. Ce sujet est à l'ordre du jour du dossier R-4270-2024 du Transporteur. Il n'est pas approprié, ni de saine gouvernance, que les mêmes sujets et arguments soient repris dans des forums différents avec le risque de décisions contradictoires que cela suscite.

À ce jour, il n'est plus d'aucune utilité de reprendre ce débat en la présente instance ce qui doit avoir un impact sur la participation de l'intéressée et son budget de participation.

Le Transporteur réitère qu'une comparaison des coûts du Projet avec le dossier tarifaire n'est pas utile et n'est pas susceptible de donner un éclairage valable à la Régie pour sa prise de décision en l'instance. En effet, la preuve soumise dans la présente Demande est complète et contient toutes les informations détaillées conformément au cadre réglementaire. Quant à la planification déposée dans le dossier tarifaire, elle est présentée à titre indicatif et ne représente pas le portrait final des projets.

Le Transporteur soutient que le coût du Projet soumis pour autorisation résulte de l'étude d'avant-projet qui précise son contenu, ses coûts et ses échéanciers en tenant compte du contexte de marchés le plus à jour et des spécificités au Projet. Il s'agit donc du coût le plus représentatif du Projet autorisé par la haute direction d'Hydro-Québec. La preuve soumise par le Transporteur contient toutes les informations pertinentes relatives aux coûts détaillés du Projet. Le Transporteur soumet que les prévisions des dossiers tarifaires sont sans utilité probante dans le cadre du présent dossier outre que de satisfaire une certaine forme de curiosité. Il demande à la Régie d'écarter ce sujet d'intervention soumis par l'AHQ-ARQ.

À son formulaire « Liste des sujets », l'intéressée décrit les sujets à l'égard desquels elle souhaite intervenir en cette instance.

2. Besoin pour le Projet: prévision de la charge des postes visés et avoisinants

Conclusions sommaires recherchées ou recommandations proposées

Puisque toutes les valeurs de prévision de la charge et de la capacité limite de transformation sont confidentielles, il est difficile pour l'AHQ-ARQ de préciser les conclusions qu'elle recherche. Après avoir obtenu des informations, elle voudra bien comprendre la prévision de l'augmentation de la charge prévue aux postes concernés et pourra interroger le Transporteur sur les valeurs historiques réelles et normalisées de ces charges au cours des années récentes ainsi que sur les moyens qui ont été mis en place pour rencontrer celles-ci même en dépassement de la CLT, le cas échéant. L'AHQ-ARQ s'interrogera aussi sur les possibilités de transferts de charge vers les postes avoisinants, le cas échéant et, conséquemment, voudra obtenir des informations sur la prévision de la charge de ces postes, sur la CLT et sur les valeurs historiques. L'AHQ-ARQ désire obtenir une démonstration probante que les investissements demandés en Croissance de la demande sont bien requis et des recommandations pourront être formulées à la Régie.

Le Transporteur mentionne que l'information publique décrit le projet comme requis par le cadre réglementaire et que l'information disponible est de qualité et extensive.

Le personnel spécialisé de la Régie est pleinement habilité et capable de réaliser les travaux identifiés par l'intéressée, à savoir :

- « comprendre la prévision de l'augmentation de la charge prévue aux postes concernés. »
- « interroger le Transporteur sur les valeurs historiques réelles et normalisées de ces charges au cours des années récentes ainsi que sur les moyens qui ont été mis en place pour rencontrer celles-ci même en dépassement de la CLT, le cas échéant. »
- « L'AHQ-ARQ s'interrogera aussi sur les possibilités de transferts de charge vers les postes avoisinants, le cas échéant et, conséquemment, voudra obtenir des informations sur la prévision de la charge de ces postes, sur la CLT et sur les valeurs historiques. »

Le Transporteur soumet que la Régie est formée d'un personnel hautement qualifié et qui dispose de toute l'information. Elle peut *a priori* porter un premier regard à ce sujet et elle est pleinement habilitée, en plus de disposer de l'expertise requise, pour réaliser les travaux identifiés par l'intéressée.

Lorsque la Régie accorde à une personne intéressée le statut d'intervenant, elle détermine si elle juge sa participation nécessaire en fonction de l'intérêt public.

Avec égards, de ce qui précède, le Transporteur n'est pas en mesure d'identifier l'intérêt public qui puisse fonder la participation de l'intéressée.

Le Transporteur réitère ses commentaires ci-dessus selon lesquels sa Demande est complète et contient toutes les informations pertinentes à l'égard du cadre réglementaire applicable au Projet. Si ce sujet est retenu par la Régie, le Transporteur soumet qu'il devrait être clairement balisé.

À son formulaire « Liste des sujets », l'intéressée décrit les sujets à l'égard desquels elle souhaite intervenir en cette instance :

3. Solutions envisagées et analyse économique

Conclusions sommaires recherchées ou recommandations proposées

Le Transporteur analyse trois solutions envisagées en comparant des coûts et des pertes différentielles (B-0005, pp. 15-19). L'AHQ-ARQ souhaite questionner le Transporteur sur les hypothèses sous-jacentes à cette comparaison, dont les coûts, la détermination des pertes différentielles et les paramètres économiques utilisés pour l'analyse économique du Projet (B-0007, annexe 5; et B-0005, pp. 17-18). L'AHQ-ARQ pourra ensuite formuler des recommandations à la Régie sur la solution à retenir.

Le Transporteur soumet que ce sujet général est insuffisant pour fonder la demande d'intervention.

Le Transporteur rappelle qu'il est du mandat législatif premier et du rôle de la Régie de procéder à l'étude des aspects technico-économiques qui supportent le projet en cause.

Le personnel spécialisé de la Régie est pleinement habilité et capable de réaliser les travaux identifiés par l'intéressée.

Lorsque la Régie accorde à une personne intéressée le statut d'intervenant, elle détermine si elle le juge sa participation nécessaire en fonction de l'intérêt public.

Avec égards et de ce qui précède, le Transporteur n'est pas en mesure d'identifier l'intérêt public qui puisse fonder la participation de l'intéressée.

Le Transporteur est d'avis, comme mentionné à *l'Avis aux personnes intéressées*, que l'article 21 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* s'applique à la demande de l'intéressée à savoir :

Conformément à l'article 21 du Règlement, une personne intéressée qui ne désire pas participer activement au dossier pourra toutefois déposer, auprès de la Régie, des commentaires écrits. Les commentaires doivent préciser l'identité et les coordonnées de leur auteur et être accompagnés d'une description de la nature de son intérêt et de tout renseignement pertinent qui les explique ou les appuie.

Veillez recevoir, chère consœur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

(s) Yves Fréchette

Me Yves Fréchette

/jg