

Complément de preuve du Transporteur en réponse à la lettre de la Régie de l'énergie du 9 juin 2025

Introduction

1 Dans sa lettre du 9 juin 2025, la Régie de l'énergie (la « Régie ») requiert le dépôt d'une
2 preuve complémentaire. Le Transporteur présente ci-après les informations demandées.

Description des facteurs de risque

3 Dans sa lettre, la Régie note que dans sa décision D-2025-027, elle ordonne (note de bas de
4 page omise) :

5 **« [41] En conséquence, la Régie ordonne au Transporteur de fournir, dès le dépôt initial de**
6 **la preuve relative aux prochaines demandes d'autorisation d'un projet d'investissement dont**
7 **le coût atteint le seuil prévu au cadre réglementaire, la description des facteurs de risque et**
8 **ou imprécisions propres au projet, utilisés comme intrants au calcul du montant estimé pour**
9 **la provision incluse aux coûts du projet. »**

10 La Régie estime que « l'énumération des incertitudes imputables aux risques et aux
11 imprécisions relatives à la réalisation du Projet est un libellé générique qui ne reflète pas le
12 contexte particulier du Projet, ni les facteurs de risque qui lui sont propres. » (note de bas de
13 page omise)

14 « Elle requiert du Transporteur qu'il complète sa preuve, afin de respecter les ordonnances de la
15 décision précitée soit l'identification et la description des facteurs de risque et ou imprécisions
16 propres au Projet qui ont été pris en compte et utilisés comme intrants au calcul du montant estimé
17 pour la provision incluse aux coûts du projet. »

18 Bien que certains facteurs de risque mentionnés à la pièce [B-0005](#), HQT-1, Document 1.1,
19 p.16, soient communs à plusieurs projets, ils ne peuvent être considérés comme génériques,
20 dans la mesure où ils constituent bien des risques spécifiques au Projet. Ainsi, avec égard,
21 notamment en ce qui concerne les enjeux d'approvisionnement des transformateurs et des
22 disjoncteurs, le Transporteur présente les équipements propres à ce Projet et se conforme
23 ainsi au paragraphe 41 de la décision [D-2025-027](#). Il comprend cependant de la requête de
24 la Régie, qu'elle s'attend à obtenir des précisions additionnelles à la suite de ce nouveau suivi
25 de décision.

26 Les informations additionnelles sont :

- 27 • Enjeux d'approvisionnement au niveau des appareils électriques majeurs
28 (transformateurs et disjoncteurs) :
 - 29 ▪ Disjoncteurs à 120 kV ;
 - 30 ▪ Transformateurs de puissance à 120-25 kV.

31 Certains équipements pourraient être livrés en retard en raison de la demande élevée
32 et de la capacité de l'écosystème d'approvisionnement.

- 1 • Disponibilité de la main-d'œuvre :
- 2 Le manque de main d'œuvre est un enjeu provincial qui affecte tous les projets,
3 incluant le projet du nouveau poste Val-des-Monts, et plus spécifiquement :
- 4 ▪ La disponibilité des entrepreneurs ;
5 ▪ La disponibilité des firmes d'ingénierie.
6
- 7 • Hypothèses prises en ingénierie d'avant-projet :
- 8 ▪ Détermination de la nature exacte des sols (les études géotechniques
9 détaillées étant toujours en cours) ;
10 ▪ Rectification d'un cours d'eau au nord du poste.
11
- 12 • Obtention des mises hors tension :
- 13 ▪ Interventions dans sept postes (Val-des-Monts, Notre-Dame-du-Laus,
14 Mont-Laurier, Grand-Brûlé, Joly, L'Annonciation, Maniwaki) et une centrale
15 privée (High Falls), conditionnelles à l'état du réseau au moment des
16 travaux et à l'accord par le propriétaire privé d'effectuer les travaux dans
17 ses installations en fonction de ses propres contraintes.

Estimation des coûts avec les taux d'inflation spécifiques ventilés par composantes de mai 2024

18 Dans sa décision D-2022-003, la Régie mentionne :

19 **« [164] La Régie estime raisonnable d'utiliser, sauf exception et dans la mesure du possible,**
20 **les prévisions des taux d'inflation spécifiques les plus récentes pour estimer les coûts d'un**
21 **projet d'investissement. En effet, l'utilisation des prévisions récentes permettrait d'obtenir**
22 **une meilleure estimation des coûts, en captant l'évolution récente du contexte économique**
23 **et d'affaires, et de minimiser l'utilisation de la provision. »¹**

24 Le Transporteur souligne que l'estimation des coûts du Projet a été finalisée préalablement à
25 son autorisation par la Haute-Direction d'Hydro-Québec. Ainsi, cette estimation a été
26 effectuée avant la parution des taux d'inflation spécifiques ventilés par composantes de
27 mai 2024 et repose donc sur les taux d'inflation les plus récents disponibles à ce moment-là,
28 soit ceux d'avril 2023, conformément à la décision D-2022-003, par. 164.

29 Une mise à jour complète des coûts annuels fournis à la pièce confidentielle [B-0015](#), HQT-1,
30 Document 2, Annexe 1 révisé, nécessiterait de refaire intégralement une analyse

¹ R-4147-2021, [D-2022-003](#), p. 42, par. 164.

1 d'avant-projet, ce qui n'est pas envisageable à ce stade. Néanmoins, le Transporteur a
2 procédé à un calcul de sensibilité des coûts du Projet en tenant compte des taux d'inflation
3 de mai 2024. Les taux d'inflation spécifiques ventilés par composantes de mai 2024 sont
4 déposés en à la pièce HQT-1, Document 1, annexe 6 révisé, sous pli confidentiel et à la pièce
5 HQT-1, Document 1, Annexe 6.1 révisé, dans sa version caviardée. Les résultats de cette
6 analyse de sensibilité sont fournis à la pièce HQT-1, Document 2, Annexe 1 révisé sous pli
7 confidentiel.

8 Pour mener cette analyse de sensibilité, le Transporteur a retranché pour chacune des
9 années un montant calculé sur la base des taux d'inflation annuels d'avril 2023 de la pièce
10 [B-0008](#), HQT-1, Document 1, Annexe 6, déposée sous pli confidentiel, et ajouté, un montant
11 calculé avec les taux d'inflation annuels de mai 2024. Le Transporteur a procédé de cette
12 façon, car en utilisant le système d'estimation, tous les montants préalables à 2025 ne
13 seraient pas indexés avec les taux de mai 2024 et, comme l'inflation se calcule de façon
14 cumulative année sur année, les coûts annuels calculés ne seraient plus sur la même base.

15 De cette substitution découle une diminution d'environ 2,3 % des coûts annuels globaux
16 associés au Projet, laquelle doit cependant être considérée avec grande réserve. Si une
17 nouvelle analyse d'avant-projet était effectuée, l'ensemble des intrants contribueraient à la
18 variation des coûts, et non seulement les taux d'inflation, ce qui pourrait faire que le résultat
19 diffère.

20 Le Transporteur soutient que les coûts annuels présentés aux tableaux de la pièce
21 confidentielle [B-0015](#), HQT-1, Document 2, Annexe 1 révisé, demeurent valides et rappelle
22 que ce sont les coûts réels du Projet qui seront intégrés à la base de tarification. De plus, le
23 Transporteur soumet lors du dépôt du rapport annuel un suivi des coûts du Projet et, comme
24 déjà mentionné en preuve, en cas de dépassement de plus de 15 % du montant autorisé, il
25 se doit d'informer la Régie et de fournir les justifications nécessaires.

26 En ce qui a trait à l'analyse économique, le Transporteur en dépose une nouvelle version sur
27 la base des taux d'inflation de mai 2024 à la pièce HQT-1, Document 1, Annexe 5 révisé.
28 Cette analyse montre un écart relatif entre les deux solutions d'environ 50 %, ce qui est
29 similaire à l'écart obtenu avec l'analyse économique effectuée avec les taux d'avril 2023.
30 Ainsi, les conclusions quant au choix de la solution ne sont aucunement modifiées.