

Réponses du Transporteur à la demande de renseignements n° 2 de la Régie

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NO 2 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À LA DEMANDE D'AUTORISATION RELATIVE À L'AJOUT DE TRANSFORMATION AU POSTE AUX OUTARDES, AU REMPLACEMENT DE TRANSFORMATEURS AU POSTE DE MANIC-3 ET À LA CONSTRUCTION D'UNE NOUVELLE SECTION DE LIGNE BITERNE À 315 kV

ÉVALUATION DES COÛTS DU PROJET

1. **Références :**
- (i) Pièce [B-0030](#), p. 8, réponse à la question 1.3.1 ;
 - (ii) Pièce [B-0030](#), p. 8 et 9, réponse à la question 1.4 ;
 - (iii) Pièce [B-0030](#), p. 9 et 10, réponse à la question 1.6.

Préambule :

- (i) En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur explique les raisons pour lesquelles il a utilisé les taux d'inflation d'avril 2023 pour établir les coûts de réalisation du Projet.

« Le Transporteur souligne que l'estimation des coûts du Projet a été finalisée préalablement à son approbation par le Conseil d'administration d'Hydro-Québec en novembre 2024. Ainsi, la proposition d'affaires a été effectuée avant la parution des taux d'inflation spécifiques ventilés par composantes de mai 2024 et repose donc sur les taux d'inflation les plus récents disponibles à ce moment-là, soit ceux d'avril 2023, conformément au paragraphe 164 de la décision D-2022-003.

Considérant le délai entre l'autorisation du Conseil d'administration et le dépôt de la demande d'autorisation de la présente demande, le Transporteur a procédé à un calcul de sensibilité des coûts du Projet en tenant compte des taux d'inflation de mai 2025, qui a été déposé sous pli confidentiel à la pièce B-0020, HQT-1, Document 2, Annexe 2 afin de vérifier la validité des coûts du Projet. Les résultats de ce calcul indiquent que les coûts du Projet soumis à la Régie pour autorisation demeurent valides. » [nous soulignons] [note de bas de page omise]

- (ii) En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur mentionne :

« Parmi les intrants qui pourraient contribuer à la variation des coûts de réalisation du Projet si une nouvelle analyse d'avant-projet devait être effectuée figurent notamment :

- *l'évolution de l'ingénierie;*
- *l'avancement de l'approvisionnement;*
- *la stratégie de réalisation des travaux;*
- *les frais financiers;*
- *l'évolution des coûts des matières premières et des équipements.*

Voir également la réponse à la question 1.6. »

(iii) « 1.6. Compte tenu de vos réponses précédentes, veuillez donner les raisons pour lesquelles le Transporteur considère que les coûts soumis aux fins d'autorisation demeurent valides (référence (iv)). Le cas échéant, veuillez déposer une mise à jour de l'analyse économique et des coûts de réalisations des deux solutions envisagées.

Réponse :

Le Transporteur réitère que les coûts du Projet soumis pour autorisation demeurent valides. Toutes choses étant égales par ailleurs, une variation des taux d'inflation pourrait avoir un effet sur les coûts, que le calcul de sensibilité a permis d'estimer à une diminution d'environ 4,3 %. Toutefois, comme indiqué en réponse à la question 1.4, si une nouvelle analyse d'avant-projet était effectuée, l'ensemble des intrants contribueraient à la variation des coûts et non seulement les taux d'inflation, ce qui pourrait faire que le résultat diffère. À ce stade du Projet, refaire une nouvelle analyse d'avant-projet, pour procéder à une mise à jour complète des coûts, n'est cependant pas envisageable.

Le Transporteur rappelle également que l'intégration du Projet à sa base de tarification reflétera les coûts réels de ce dernier, et ainsi toute diminution ou augmentation éventuelle pouvant s'y rapporter.

Le Transporteur ajoute qu'il fera aussi état de l'évolution des coûts du Projet lors du dépôt de ses rapports annuels et, qu'en cas de dépassement de plus de 15 % du montant autorisé, il se doit d'en informer la Régie et de fournir les justifications nécessaires.

En ce qui a trait à l'analyse économique, elle est déjà basée sur les plus récents taux d'inflation, ceux de mai 2025, et permet par conséquent de faire une comparaison adéquate des deux solutions.» [nous soulignons]

Demandes :

1.1. La Régie comprend de la référence (i) que dans l'intervalle entre la parution des taux d'inflation spécifiques ventilés par composante de mai 2024 et l'approbation par le conseil d'administration d'Hydro-Québec en novembre 2024, le Transporteur n'a pas mis à jour l'estimation des coûts du projet avec les données de l'inflation de mai 2024, mais a utilisé celles d'avril 2023. Veuillez justifier pour quelles raisons le Transporteur n'a pas présenté l'estimation des coûts du Projet au conseil d'administration avec les données de mai 2024.

Réponse :

1 L'estimation des coûts du Projet a débuté avant la parution des taux d'inflation
2 de mai 2024 et s'est déroulée sur plusieurs mois afin de couvrir chacune des
3 composantes du Projet. Les taux d'inflation d'avril 2023 constituaient alors la
4 meilleure information disponible, conformément au paragraphe 164 de la
5 décision [D-2022-003](#).

6 Bien que les taux d'inflation de mai 2024 furent disponibles au cours de l'analyse,
7 il était alors impossible de les considérer sans devoir reprendre l'exercice depuis
8 le début. En effet, les taux d'inflation s'ajoutent à un ensemble de données
9 utilisées afin de construire l'estimation des coûts du Projet, comme indiqué à la
10 référence (ii).

11 Le Projet a par la suite entamé le processus d'approbation interne en vue de son
12 autorisation par le Conseil d'administration d'Hydro-Québec, obtenue en
13 novembre 2024.

14 Le Transporteur souligne que l'estimation des coûts du Projet tenait compte de
15 l'information la plus à jour possible. Considérant que plusieurs paramètres de
16 peuvent par la suite évoluer, il n'est pas envisageable pour le Transporteur de
17 refaire à chaque variation l'estimation des coûts du Projet.

18 Par ailleurs, la variation des taux d'inflation de mai 2024, tout comme celle des
19 taux de mai 2025, sont peu significatives et n'affectent pas la validité de
20 l'estimation des coûts du Projet. Le Transporteur réitère que le calcul de
21 sensibilité des coûts du Projet avec les taux d'inflation de mai 2025, déposé sous
22 pli confidentiel à l'annexe 2 de la pièce HQT-1, Document 2, indique que les coûts
23 du Projet demeurent valides.

- 1.2. Pour chacun des intrants identifiés à la référence (ii), veuillez expliquer de quelle manière ces intrants ont évolué entre le moment où le conseil d'administration a approuvé le projet, en novembre 2024, et le dépôt de la présente demande d'autorisation auprès de la Régie. Veuillez donner des exemples concrets.

Réponse :

24 Le Transporteur ne dispose pas de l'information demandée. La réponse à la
25 référence (ii) identifie les intrants pouvant avoir un impact sur l'estimation du
26 coût du Projet lors de l'analyse d'avant-projet, sans égard à leur variation réelle.

27 Les explications des écarts de coûts du Projet seront fournies dans le cadre du
28 rapport annuel du Transporteur. De plus, le Transporteur rappelle qu'il s'engage
29 à informer la Régie en temps opportun en cas de dépassement du coût total du
30 Projet de plus de 15 %.

1.2.1. Veuillez indiquer, pour chacun des intrants, s'il a évolué à la hausse ou à la baisse durant cet intervalle de temps, et fournir un ordre de grandeur de la hausse ou de la baisse.

Réponse :

1 **Voir la réponse à la question 1.2.**

1.2.2. Dans l'éventualité où la Régie considérerait raisonnable de retenir, aux fins de l'autorisation du projet et du suivi de l'évolution des coûts (dépassement de plus de 15 %, les coûts du projet avec les taux d'inflation de mai 2025, veuillez présenter vos commentaires.

Réponse :

2 **Le Transporteur souligne qu'il n'existe aucune analyse qui tienne compte des**
3 **taux d'inflation de mai 2025. Il s'agit d'un scénario hypothétique pour lequel il ne**
4 **peut fournir de commentaires.**

5 **Comme mentionné à la réponse à la question 1.1, les taux d'inflation ne peuvent**
6 **être considérés de façon isolée, car ils s'ajoutent à un ensemble de données**
7 **utilisées lors de l'analyse d'avant-projet, comme indiqué aux références (ii) et**
8 **(iii). Ainsi, en plus des taux d'inflation, plusieurs intrants doivent également être**
9 **analysés pour établir une nouvelle estimation des coûts du Projet.**

10 **Par ailleurs, le Transporteur réitère qu'à la lumière du calcul de sensibilité des**
11 **coûts du Projet avec les taux d'inflation de mai 2025, déposé sous pli confidentiel**
12 **à l'annexe 2 de la pièce HQT-1, Document 2, les coûts présentés pour**
13 **autorisation demeurent valides.**

ESTIMATION DE LA PROVISION

2. **Références :**
- (i) Pièce [B-0030](#), p. 15, 16, 21 et 22, réponse à la question 4.1 et 8.2;
 - (ii) Pièce [B-0030](#), p. 22 et 23, réponse à la question 8.3 et 8.3.1.

Préambule :

(i) En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur présente les mesures de mitigation mises en place pour atténuer les risques d'approvisionnement et de disponibilité de la main-d'œuvre.

(ii) « 8.3. Veuillez expliquer de quelle manière ces risques ont été pris en compte dans l'estimation de la provision (référence (ii)). »

Réponse :

Voir la réponse à la question 8.2 sur les mesures de mitigation mises en place pour atténuer les risques d'approvisionnement et de disponibilité de main-d'œuvre.

Considérant les mesures de mitigation mises en place, la quantification des risques a permis de déterminer une provision globale.

Au niveau de l'attractivité pour les contrats sur la Côte Nord, ce risque a été pris en considération lors de la quantification des risques

8.3.1. Veuillez expliquer pour quelles raisons l'estimation de la provision est jugée suffisante, compte tenu de la classe d'estimation des coûts applicable au Projet, tel que répondu à la question 1.2.1.

Réponse :

Compte tenu des mesures de mitigation prises pour atténuer les risques, la quantification des risques a permis de déterminer une provision pour le projet. Suite à la quantification des risques, la provision répond à la classe d'estimation du projet. [...] » [nous soulignons]

Demande :

2.1. La Régie constate, à la référence (i), que le Transporteur a fourni une évaluation des probabilités d'occurrence des risques, notamment pour les risques d'approvisionnement et de disponibilité de la main-d'œuvre. À la référence (ii), le Transporteur mentionne également que la quantification des risques identifiés du projet a permis de déterminer la provision de ce dernier. Veuillez fournir la quantification de ces risques qui a permis d'estimer la provision du projet.

Réponse :

- 1 **Le Transporteur ne dispose pas de l'information demandée.**
- 2 **La quantification des risques est réalisée avec un modèle empirique, soit une**
- 3 **représentation statistique permettant de déterminer une provision globale pour**
- 4 **les volets « poste » et « ligne », et non pour chaque risque identifié.**