Par courriel et poste

Yves Fréchette
Avocat
Hydro-Québec – Affaires juridiques

75, boul. René-Lévesque Ouest, 4e étage
Montréal (Québec) H2Z 1A4
Tél. : (514) 289-2211, poste 6925
Téléc. : (514) 289-2007
C. élec. : frechette.yves@hydro.qc.ca

Le 20 août 2010

Me Véronique Dubois
Secrétaire
Régie de l'énergie
800, Place Victoria, bureau 255
Montréal, Québec
H4Z 1A2

OBJET : Demande d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité du budget des investissements 2011 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars (R-3739-2010)
Notre dossier : R000365 YF

Chère consœur,

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu les demandes de statut d'intervenant des personnes intéressées suivantes:

- L'Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (« ACEFO »)
- La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (« FCEI »)
- Le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (« GRAME »)
- Stratégies Énergétiques et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« S.É.-AQLPA »)

Vous trouverez ci-après les commentaires du Transporteur à l'égard de ces demandes.

Contexte

Le Transporteur souhaite rappeler certains éléments importants.

Selon l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, l'examen de la Régie est essentiellement de nature technico-économique et porte sur la justification du budget des investissements 2011 en regard de ses objectifs, de l'impact des coûts sur les tarifs et de l'impact sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité.

Le Transporteur soumet que le présent dossier s'inscrit dans la continuité des nombreuses demandes d'autorisation des investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars qui furent déposées auprès de la Régie au fil des ans. Ce dossier, tout comme ceux qui l'ont précédé, est présenté à la Régie avec

toute l'information requise selon le cadre réglementaire en place[1]. D'ailleurs, les décisions antérieures de la Régie ainsi que le cadre réglementaire balisent les exigences reliées au contenu du présent dossier, incluant les sujets sous étude lors de l'audience de ce type de demande.

À titre d'illustration, en 2007, le Transporteur a produit au dossier de la Régie le document intitulé *Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du réseau de transport d'électricité* (R-3641-2007, HQT-2, Document 1). Cette stratégie a été largement discutée lors de l'audience et d'une rencontre préalable avec le personnel technique de la Régie et des intervenants.. Par sa décision D-2008-020 (page 13), la Régie a *« encouragé le Transporteur à poursuivre l'optimisation de sa démarche… »*.

En juillet 2008, le Transporteur a produit de nouveau au dossier de la Régie le document intitulé *Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur* (R-3670-2008, HQT-2, Document 1). Encore une fois, ce document a engendré plusieurs discussions et la Régie, par sa décision D-2009-013 (page 27) s'est déclarée satisfaite de l'état d'avancement de la stratégie, elle a encouragé le Transporteur à poursuivre l'optimisation de sa démarche et elle s'est déclarée satisfaite des moyens à la disposition du Transporteur pour s'acquitter de ses obligations en matière environnementale. La Régie a également demandé au Transporteur <u>de faire le point sur l'application de la stratégie en 2011</u>.

La Régie a d'ailleurs confirmé la tenue de cette mise au point de la stratégie en 2011, dans sa décision D-2010-056 (dossier R-3707-2009) :

> *« [45] La Régie juge qu'il est plus approprié de permettre d'abord au Transporteur de présenter les résultats de la Stratégie, avant de juger si des correctifs doivent y être apportés. <u>La Régie estime que la mise au point demandée en 2011, soit lors du dépôt de la demande d'autorisation des investissements de l'année 2012, lui permettra de disposer des données nécessaires pour compléter l'évaluation de la Stratégie.</u> »*
> (Page 14, nos soulignés)

Le Transporteur soumet que les intéressés ne peuvent pas saisir à nouveau la Régie de sujets ayant fait l'objet de décisions limpides, comme ce qui précède, sans que celle-ci en émette le souhait.

Dans la foulée des récentes orientations dans le traitement des dossiers réglementaires (lettre de la Régie du 28 juillet 2010), le Transporteur invite la Régie à baliser les sujets qui seront à l'étude et d'exclure d'emblée toute matière qui déborde de la preuve documentaire soumise dans ce dossier ou qui a déjà fait l'objet de décisions.

Hormis les éléments de décision récurrents découlant de la demande, le Transporteur soumet que l'étude du présent dossier doit être limitée, avec respect pour l'avis contraire, aux deux éléments distinctifs suivants:

---

[1] *Loi sur la Régie de l'énergie, Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* et *Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport*

1. L'examen des éléments complétés d'août 2010 de la *Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur* (la « Stratégie »); et
2. La section 3.1.1.2 intitulée Portefeuille Maintien – Automatismes de la pièce HQT-1, Document 1.

Avec égards, la Régie devrait écarter tous les sujets identifiés par les demandeurs de statut d'intervenant qui débordent des éléments proposés ci-dessus.

Sans restreindre la généralité de ce qui précède, vous trouverez ci-après certains commentaires particuliers à l'égard des demandes de statut d'intervenant produites par l'ACEFO, la FCEI, le GRAME et SÉ-AQLPA.

ACEFO

Les motifs d'intervention mis de l'avant par ACEFO sont reproduits aux paragraphes 9 à 11 de sa demande.

Dans ses orientations quant au traitement des dossiers réglementaires (lettre du 28 juillet 2010), la Régie indique que l'évaluation de l'intérêt des intéressés souhaitant participer aux dossiers sera plus rigoureuse et qu'ainsi « *alléguer un intérêt général ne suffira plus* ».

D'ailleurs, la Régie a rejeté la demande d'intervention d'Option Consommateurs pour des motifs similaires dans sa décision D-2008-117:

> *« OC*
> *La Régie considère que l'objectif de l'intervention énoncé par OC est d'ordre trop général et ne laisse pas entrevoir un apport suffisamment utile au débat. De plus, la demande ne satisfait pas la Régie, eu égard à l'exigence prévue au Règlement de présenter, de façon sommaire, les conclusions recherchées ou les recommandations qu'elle propose. Pour ces motifs, la Régie n'accorde pas le statut d'intervenant à OC dans le présent dossier.* » (Page 5)

Avec déférence pour l'opinion contraire, les motifs d'intervention de l'ACEFO apparaissent ténus. Le Transporteur soumet que tout intéressé doit énoncer des préoccupations tangibles et non de simples hypothèses concernant de possibles impacts afin de justifier sa participation aux audiences de la Régie.

FCEI

Commentaires sur la demande d'intervention

Les motifs d'intervention et enjeux identifiés par FCEI sont reproduits aux paragraphes 8 à 14 de sa demande.

Sommairement, la FCEI souhaite discuter des sujets suivants:

- Stratégie de gestion de la pérennité et analyses coûts/bénéfices et gestion de la pérennité et sécurité du réseau

Le Transporteur souligne que la Régie a mentionné que la *Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur* sera examinée lors de l'audience à l'égard du budget des investissements pour l'année 2012 (D-2009-013 et D-2010-056).

Quant aux analyses coûts/bénéfices, la Régie mentionne dans sa décision D-2009-013 (page 27) : *« La Régie est par ailleurs satisfaite des réponses données par le Transporteur à ses demandes concernant l'application de la Stratégie et l'analyse coûts/bénéfices .»*

Ces sujets ne sont clairement pas à l'ordre du jour de ce dossier et le Transporteur comprend mal que la FCEI, qui a participé à tous les dossiers d'autorisation annuels des budgets des investissements du Transporteur, puisse, sans motifs, nier les indications de la Régie. Avec égard, ces sujets identifiés par FCEI devraient être rejetés.

- Suivi des décisions Régie dont les projets en cours

Comme il est d'usage depuis plusieurs années et en conformité avec le cadre réglementaire, la Régie autorise annuellement les investissements pour les projets dont le coût est inférieur au seuil déterminé par le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*.

Lorsque le Transporteur initie, suite à l'autorisation de la Régie, des investissements qui impliquent des actions sur une base multi-annuelle, il rend compte de leur avancement selon les prescriptions de la Régie. Dans de telles situations, si la Régie n'autorise pas le budget correspondant dans le cadre d'une demande subséquente du Transporteur, des actions seront stoppées ou des projets suspendus avec les risques qui en découlent au niveau de la fiabilité et de la pérennité du réseau de transport d'électricité. La Régie, (ainsi que le Transporteur) étant au fait de cette situation, requiert qu'une présentation de la prévision des investissements totaux par catégorie pour les trois années à venir soit faite. La Régie dispose donc d'une vision multi-annuelle des projets et initiatives du Transporteur.

Les commentaires de la FCEI dans sa demande (paragraphe 14 5) semblent nier ces évidences.

Il n'y a rien d'incongru dans l'approche mise de l'avant par le Transporteur dans sa demande d'autorisation du budget des investissements 2011, laquelle demande est conforme au cadre réglementaire ainsi qu'aux décisions antérieures de la Régie. Avec égard, le sujet identifié par la FCEI devrait être écarté.

- Revue de certaines notions (durée de vie et risque)

Puisque la *Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur* sera examinée lors de l'audience à l'égard du budget des investissements pour l'année 2012, ce sujet devrait être écarté.

- Investissements générant des revenus additionnels

L'information relative aux investissements générant des revenus additionnels se retrouve déjà à la preuve du Transporteur (rubrique 3.2, à la page 59).

Encore une fois, le Transporteur s'interroge quant aux motivations de l'intéressé qui souhaite examiner: *« Les investissements générant des revenus additionnels seront examinés, en ce qui concerne la méthodologie de leur détermination, les sources utilisées et de leur justification. »*.

Or, seule la croissance de la charge locale et les demandes des clients du service point à point suscitent des investissements générant des revenus additionnels. Dans le cas de la charge locale, il s'agit de la croissance de la demande interne et du raccordement des divers projets découlant des appels d'offres du Distributeur. Dans les autres cas, il s'agit de demandes de service des clients du service de transport qui sont faites en conformité avec les *Tarifs et conditions des services de Transport d'Hydro-Québec*.

De plus, le Transporteur a bonifié sa preuve pour faire suite à la demande formulée par la Régie au paragraphe 76 de sa décision D-2010-056.

Le sujet identifié par la FCEI est déjà balisé par le cadre réglementaire. Ce sujet est clairement hors du cadre de la présente audience et devrait donc être écarté par la Régie.

Demande de reconnaissance du statut de témoin-expert de Roland Brilot

FCEI souhaite retenir les services de Roland Brilot, à titre d'expert en planification de réseau, afin de produire *« une analyse et soumettre des propositions portant sur la stratégie de gestion de la pérennité »* en lien avec les objets d'intervention précités. Avec respect, l'objet de l'expertise demandée par la FCEI est prématuré et n'est certes pas à l'ordre du jour de cette audience.

La Régie a clairement mentionné que la *Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur* sera examinée lors de l'audience à l'égard du budget des investissements pour l'année 2012 (D-2009-013 et D-2010-056). Le Transporteur déplore qu'un participant récurrent aux audiences de la Régie, tel que la FCEI, ignore les indications de la Régie.

La Régie mentionne dans sa décision D-2007-20, page 5:

> *« La Régie veut éviter que les demandes sous l'article 73 de la Loi débordent du cadre décrit plus haut et impliquent des analyses et contre-expertises coûteuses, pas toujours pertinentes, nécessaires ou même utiles.*
>
> *Comme les coûts d'expertise pourront faire partie des dépenses mises à la charge des consommateurs par la tarification, si l'expertise s'avère utile, encore faut-il, au préalable, évaluer si le recours à une expertise est nécessaire aux fins d'une intervention. »*

L'intéressé ne fait pas la démonstration de la nécessité de recourir aux services d'un expert afin de l'assister dans ce dossier. De plus, selon son curriculum vitae, M. Brilot semble avoir concentré ses activités et ses expériences professionnelles récentes hors de l'Amérique du Nord (voir également la section « Projets choisis »). Avec égard, nous doutons qu'il dispose de l'expérience récente ainsi que de toute l'information à jour et pertinente afin qu'il puisse participer activement à l'analyse d'un dossier technique qui repose sur de nombreux acquis réglementaires comme celui en cause.

Avec respect, nous doutons que M. Brilot puisse éclairer la Régie dans le cadre du présent dossier et le Transporteur conteste son statut et sa participation à cette audience.

Le Transporteur se réserve la possibilité de commenter plus avant la demande de reconnaissance du statut de témoin-expert de Roland Brilot, y incluant de demander la tenue d'un voir-dire, et ce, selon la décision à venir à l'égard des demandes de statut d'intervenant et des sujets à l'ordre du jour de cette audience.

<u>GRAME et SÉ-AQLPA</u>

Le Transporteur note l'entente intervenue entre le GRAME et S.É.-AQLPA à l'effet qu'ils ont « *convenu de séparer la preuve qu'ils envisageraient de présenter respectivement au présent dossier* » (Lettre du 13 août 2010, page 2). Le Transporteur souhaite que ce partage aura pour effet de contenir les représentations à l'intérieur des balises qui seront fixées par la Régie et ce, en conformité avec l'objectif d'accroître l'efficience réglementaire.

Les sujets que le GRAME et SÉ-AQLPA souhaitent aborder dans le cadre de cette audience sont, respectivement, les suivants :

GRAME :

1. Nouveautés de la stratégie en lien avec les critères de pérennité des transformateurs de mesure et grille d'analyse du risque des lignes de transport
2. Analyse des projets requis en protection de l'environnement
3. Récupération, disposition et traitement des portiques, des poteaux de bois et des traverses de bois

4. Suivi des projets en réhabilitation des terrains
5. Réduction des investissements en respect des exigences et suivi des projets en réhabilitation des terrains

S.É.-AQLPA :

6. La stratégie de gestion de la pérennité des composantes des lignes de transport
7. L'interrelation entre la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs et la stratégie d'investissement du Transporteur dans les autres catégories (croissance, maintien-amélioration, respect des exigences), compte tenu de sa nouvelle approche de gestion intégrée

Les commentaires généraux et spécifiques des rubriques précédentes s'appliquent également à ces demandes d'intervention avec les adaptations nécessaires. Avec respect pour l'avis contraire, les enjeux énumérés par le GRAME et S.É.-AQLPA débordent le cadre du présent dossier.

De plus, le Transporteur constate une parenté entre les sujets 1 et 6 ci-dessus. Il apparait opportun de suggérer à la Régie, dans l'éventualité où les demandes d'intervention seraient accueillies, d'exiger des intéressés une répartition réelle des sujets afin d'éviter des redondances.

Également, le Transporteur conteste les affirmations de S.É.-AQLPA en lien avec le sujet 7 ci-dessus (rubrique 4.2 de la demande d'intervention). Ces affirmations gratuites ne reposent sur aucun fait ou donnée véritable qui soit contemporain. Le Transporteur favorise depuis plusieurs années une planification intégrée de son réseau de transport qui annihile les problèmes de coordination erronément signalés par S.É.-AQLPA (page 4, 1er paragraphe).

Avec respect pour l'opinion contraire, les demandes d'intervention de GRAME et SÉ-AQLPA pourraient constituer « [...] *un exemple d'une intervention qui peut mener l'analyse du présent dossier dans toutes sortes de directions qui débordent du cadre de ce que doit faire la Régie sous l'article 73 de la Loi, comme mentionné plus haut*.» (D-2007-20, page 8).

La Régie a mentionné ce qui suit dans une récente décision (D-2010-061, pages 18 et 19):

> *« [70] Là s'arrête la juridiction de la Régie en matière environnementale. Il n'est pas de son ressort de procéder à une analyse détaillée des impacts environnementaux et d'ordonner la mise en place de mesures d'atténuations pour un projet si celui-ci est jugé d'intérêt public. Cela appartient à d'autres entités désignées par le législateur en vertu d'autres lois et en vertu desquelles la Régie n'a aucune juridiction.* »
> (Nos soulignés)

Le Transporteur demande donc à la Régie de circonscrire les interventions du GRAME et de S.É.-AQLPA afin qu'elles soient conformes au cadre réglementaire spécifique à la présente demande.

Enfin, le Transporteur se réserve la possibilité de commenter plus avant les budgets de participation ainsi que l'à-propos de faire appel aux services d'un expert-conseil soumis par les intéressés et ce, selon la décision à venir à l'égard des demandes de statut d'intervenant et des sujets à l'ordre du jour de cette audience.

Veuillez recevoir, chère consœur, l’expression de nos sentiments les meilleurs.

(S) Yves Fréchette

Yves Fréchette

c.c. Intéressés (par courriel seulement)