CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

No. : R-3888-2014 – phase 2

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

HYDRO-QUÉBEC, personne morale de droit public légalement constituée en vertu de la *Loi sur Hydro-Québec* (L.R.Q., c. H-5) ayant son siège social au 75, boul. René-Lévesque Ouest, dans les cité et district de Montréal, province de Québec, H2Z 1A4

Demanderesse

RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR – PHASES 2A ET 2B

TABLE DES MATIÈRES

I. COMMENTAIRES INTRODUCTIFS 1

II. RÉPLIQUE À NEMC 1

III. RÉPLIQUE À SÉ-AQLPA 4

IV. RÉPLIQUE À L'ACEFO 7

A. PHASE 2A 7

B. PHASE 2B 9

V. RÉPLIQUE À L'AQCIE-CIFQ 9

VI. RÉPLIQUE À LA FCEI 11

VII. CONCLUSIONS 12

I. COMMENTAIRES INTRODUCTIFS

1. Le Transporteur a pris connaissance des argumentations écrites des intervenants et souhaite répondre à certains des éléments qui y sont contenus. Quant aux autres éléments, le Transporteur réfère la Régie à l'ensemble de ses représentations incluses aux Argumentations écrites déposées le 28 mai dernier[1].

II. RÉPLIQUE À NEMC

2. Dans son argumentation écrite[2], NEMC reprend essentiellement les positions mises de l'avant dans son mémoire, sans tenir compte de la preuve faite à l'audience et des témoignages rendus. Or, il importe de tenir compte des témoignages rendus et des admissions obtenues, notamment de la part de la représentante de NEMC à l'audience.

3. NEMC reproche encore au Transporteur[3] d'avoir incorporé des exemples à ses définitions des catégories d'investissement, ce qui serait contraire à l'aspect générique recherché de ces définitions[4].

4. Elle conteste avoir pris des positions contradictoires dans sa preuve et à l'audience sur l'opportunité d'inclure des exemples dans les définitions des catégories d'investissement[5].

5. Le Transporteur réitère que NEMC demande à la Régie d'une part, de confirmer la description synthétique actuelle, qui inclut des exemples, et d'autre part, de rejeter l'ajout d'autres exemples dans la Description synthétique proposée par le Transporteur[6].

6. En effet, le témoignage de Madame McCormack, employée et représentante de NEMC, à l'audience, était clair et non équivoque quant à la présence d'exemples dans la description synthétique actuelle et son caractère opportun :

> Q. […] Mr. Cormier has views on these examples, but I'm asking you that based on your previous answer, I understand that NEMC is comfortable with the idea of codifying a description that contains examples, correct?
>
> A. Yes[7].

7. Ce témoignage est contradictoire avec la position de l'intervenant s'opposant purement et simplement à la présence d'exemples dans les définitions des catégories d'investissement[8].

8. NEMC réitère sa position à l'effet que les définitions des catégories d'investissement existantes et présentement en vigueur ne nécessitent aucune modification significative pouvant en altérer la portée. Elle suggère que la Description synthétique pourrait « limiter » la « portée plus générique » des définitions des catégories[9].

---

1 Argumentation du Transporteur, phase 2A, pièce B-0225; Argumentation du Transporteur, phase 2B – Thème 1, pièce B-0226; Argumentation du Transporteur, phase 2B – Thème 2, pièce B-0227; Argumentation du Transporteur, phase 2B – Thème 3, pièce B-0228.
2 Argumentation de NEMC, pièce C-NEMC-0017 (**Argumentation de NEMC**).
3 Argumentation de NEMC, par. 23 à 26.
4 Argumentation de NEMC, par. 21.
5 Argumentation de NEMC, par. 23 à 26.
6 Voir Argumentation du Transporteur, phase 2B – Thème 1, par. 96-97.
7 Témoignage de la représentante de NEMC, N.S., 15 mai 2019, vol. 18, p. 177-178.
8 Argumentation de NEMC, par. 23.
9 Argumentation de NEMC, p. 5.

9. Cette position prend pour hypothèse que la Description synthétique proposée par le Transporteur au présent dossier altérerait, de quelque façon que ce soit, la portée des catégories d'investissement présentement en vigueur.

10. Or, tel que mentionné par le Transporteur dans sa preuve ainsi qu'à l'audience[10], les modifications de forme apportées à la Description synthétique et l'inclusion de repères, l'ont été suite à la demande de la Régie de l'énergie[11] et assurent, du point de vue du Transporteur, une plus grande clarté, cohérence, communication et compréhension des définitions qui y sont incluses[12]. Par contre, ces modifications ne modifient en rien la portée des définitions actuellement en vigueur, tel que précisé à son Argumentation, phase 2B - Thème 1[13].

11. NEMC reprend la position mentionnée dans sa preuve quant au déplacement de charges et sa volonté de voir les ajouts au réseau servant à augmenter les capacités de transit par un déplacement ou une diminution de charge « considérés dans la catégorie Croissance des besoins de la clientèle »[14].

12. Or, les ajouts au réseau pouvant être requis suite à une diminution de charges dans une région donnée ne servent pas à ajouter de la capacité de transit, mais à maintenir ou rétablir la fiabilité du réseau. Le Transporteur rappelle que la catégorisation des projets se fait en fonction de leurs objectifs et non des effets accessoires qu'ils peuvent produire.

13. NEMC a noté dans sa preuve[15] que le Transporteur aurait supprimé des éléments descriptifs liés à la hausse de charge régionale dans la définition de la catégorie Croissance des besoins de la clientèle (**Croissance**).

14. Le Transporteur a mentionné, en réponse à une demande de renseignement[16], avoir retiré le passage « zones et des corridors qui connaissent un accroissement important de » par souci de simplification et de clarté, considérant que ce passage est couvert par l'expression « nouveaux besoins de ses clients » auxquels il réfère dans sa proposition. Le Transporteur estime que le texte proposé ne modifie pas la portée de la définition actuelle et permet une meilleure compréhension de la catégorie Croissance.

15. La définition actuelle de la catégorie Croissance traite déjà de l'aspect régional de la hausse de la demande, ce qui est conforme au principe de neutralité tarifaire. La nouvelle description proposée de la catégorie Croissance couvre aussi l'aspect régional de la hausse de la demande.

16. Dans la nouvelle proposition de définition de la catégorie Maintien et amélioration de la qualité de service, le Transporteur a également supprimé une référence à la notion de demande existante et avait initialement ajouté une référence à la notion de déplacement de charge. Le Transporteur a, par la suite, amendé sa proposition à la Description synthétique révisée le 9 mai 2019, en remplaçant le terme « déplacement » par le terme « diminution »[17]. Il faut donc référer à la « diminution de charge » et non au « déplacement de charge ».

---

[10] Voir Argumentation du Transporteur, phase 2B – Thème 1, par. 1 à 10 ainsi que l'ensemble des références à la preuve qui y sont contenues.
[11] Décision D-2018-152, par. 74.
[12] Voir Argumentation du Transporteur, phase 2B – Thème 1, par. 7 à 17.
[13] Voir par. 14 à 17 et 92 à 99.
[14] Argumentation de NEMC, par. 27 à 32.
[15] Preuve de NEMC, p. 34.
[16] Réponse du Transporteur à la demande 2.2 de la Demande de renseignements numéro 2 de la Régie pour la phase 2B, Pièce HQT-5, Document 4.1.1.
[17] Pièce HQT-5, Document 2, révisée le 9 mai 2019, p. 6.

17. L'expression « à l'égard de la demande existante » a été remplacée par « à l'égard de la capacité de service offerte », qui est synonyme et qui était déjà utilisée dans la description de la catégorie Maintien des actifs, le tout par souci d'harmonisation.

18. Par ailleurs, le Transporteur conteste la lecture que fait NEMC[18] du témoignage de la représentante du Transporteur, et confirme que l'extrait cité, lorsque pris dans son contexte, fait clairement référence à un accroissement des besoins du Distributeur à un poste donné, donc localement, et non à un « déplacement de charges » comme le suggère l'intervenant[19].

19. En effet, à l'audience du 11 mars 2019, le Transporteur a confirmé que les investissements requis pour alimenter une croissance régionale sont attribués à la catégorie Croissance.

> Q. [76] O.K. Je vais revenir sur les questions concernant les mouvements de charge et de production, comment ça rentre ? Parce que j'ai compris que c'était dans les critères de conception là que vous... Mais, la catégorie de croissance, vous parlez : Répondre aux besoins du Distributeur pour la croissance de la charge locale [...] Évidemment, il y a des bouts de croissance dans un... qui peuvent être dans une croissance de la charge locale. Évidemment, il y a des bouts décroissance dans un... qui peuvent être dans un coin géographique, mais qu'il y a une décroissance. La croissance globale demeure enfin, la demande globale demeure la même, mais il y a une croissance dans une région géographique, il y a une décroissance dans une autre, est-ce que l'investissement à ce moment-là rentre dans besoin du Distributeur croissance dans la région géographique ou ça croit ou en raison de la croissance globale, en fait, la demande globale nulle, on s'en va dans la fiabilité du réseau? Je ne sais pas si ma question est claire.
>
> Mme SOPHIE PAQUETTE :
>
> R. Bien, je pense que j'ai compris, vous me direz si je réponds à côté de votre question. Donc, lorsqu' on reçoit la prévision du Distributeur, chaque année, le Distributeur nous donne la prévision de charges pour chacun des postes, par exemple, alors, c'est certain que si un poste, on voit dans l'horizon quelques années, on voit que sa capacité n'est plus suffisante pour rencontrer la prévision de charges du Distributeur, à ce moment -là, on va agir, par exemple, à ajouter un nouveau transformateur dans ce poste-là et ça, ça va all er en croissance. On répond à une demande de croissance pour le Distributeur.
>
> Q. [77] Même si globalement à ce moment-là, la demande pour le Québec demeure la même, donc, comme il n'y a pas de croissance globale, on va aller dans la croissance géographique de la localité?
>
> Mme SOPHIE PAQUETTE : R. Oui, exactement[20].

20. Le Transporteur réitère le contenu de ses représentations contenues aux paragraphes 64 à 68 de son Argumentation, phase 2B - Thème 1 sur le sujet du déplacement de charge.

21. Enfin, NEMC recherche la codification de la Description synthétique dans les Tarifs et conditions et l'ajout d'un nouveau processus tarifaire afin de débattre de toute modification à la Description synthétique dans le cadre de la cause tarifaire du Transporteur.

22. Pour les raisons exprimées à son Argumentation, phase 2B - Thème 3[21], le Transporteur considère que cette position est mal fondée. L'intervenant ne propose aucun fait, motif ou argument nouveau à cet égard.

---

[18] Argumentation de NEMC, par. 32.
[19] Argumentation de NEMC, par. 32.
[20] Témoignage des représentants du Transporteur, N.S. 11 mars 2019, vol. 15, p. 83-84.
[21] Voir par.s 4 à 6 et 30 à 35..

23. Quant à l'affirmation de NEMC à l'effet que la codification de la Description synthétique permettrait de saisir la Régie d'une revue de la nature des investissements pouvant avoir un impact sur les tarifs de transport que NEMC doit assumer[22], elle ne tient pas compte du fait que le débat entourant les investissements appartenant aux catégories autres que Croissance se fait dans les dossiers d'approbation d'investissement et non dans la cause tarifaire. Ainsi, si NEMC est intéressée par le sujet, elle n'aura d'autre choix que d'intervenir dans ces autres dossiers.

24. Quant à l'affirmation de NEMC qu'il serait plus ardu pour un client du service de transport d'identifier, dans les nombreux dossiers d'investissement, les modifications apportées « ici et là » par le Transporteur à la Description synthétique[23], cela fait complètement fi du cadre réglementaire en vigueur qui prévoit que la Description synthétique est déposée et mise à jour, au besoin, dans le cadre de la demande annuelle d'autorisation des investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M$[24].

25. Par ailleurs, le Transporteur conteste l'affirmation de NEMC à l'effet qu'il n'aurait présenté aucun argument sérieux à l'encontre de la codification proposée et réfère aux paragraphes 4 à 37 de son Argumentation, phase 2B - Thème 3 ainsi qu'aux références à la preuve qui y sont contenues.

III. RÉPLIQUE À SÉ-AQLPA

26. SÉ-AQLPA prend la position qu'il n'est pas souhaitable que la Description synthétique soit contenue dans un texte adopté par la Régie mais hors des Tarifs et conditions[25]. Selon l'intervenant, cela constituerait une « anomalie » puisque le nom des catégories apparaîtrait à l'article 12B des Tarifs et conditions, tel que proposé par le Transporteur, mais sans y être défini dans les Tarifs et conditions[26].

27. L'intervenant va même jusqu'à suggérer qu'une telle situation serait contraire aux articles 16 et 25 de la *Loi sur la régie de l'énergie*[27], qui prévoient que :

> 16. Une demande devant la Régie est étudiée et décidée par trois régisseurs, à l'exception d'une demande visée à l'article 96.
>
> Toutefois, le président peut désigner un régisseur pour étudier et décider seul d'une demande visée:
>
> 1° au paragraphe 5° du premier alinéa de l'article 31;
>
> 2° au deuxième alinéa de ce même article, mais à l'exclusion d'une demande faite en vertu du premier alinéa de l'article 16 de la Loi sur les systèmes municipaux et les systèmes privés d'électricité (chapitre S-41).
>
> 25. La Régie doit tenir une audience publique:
>
> 1° lorsqu'elle procède à l'étude d'une demande faite en vertu des articles 48, 65, 78 et 80;
>
> 2° lorsqu'elle détermine les éléments compris dans les coûts d'exploitation et fixe un montant en application de l'article 59;

---

22 Argumentation de NEMC, par. 50.
23 Argumentation de NEMC, par. 50.
24 Argumentation du Transporteur, phase 2B – Thème 3.
25 Argumentation de SÉ-AQLPA, pièce C-SÉ-AQLPA-0018 (**Argumentation de SÉ-AQLPA**), p. 4.
26 Argumentation de SÉ-AQLPA, p. 4.
27 *Loi sur la régie de l'énergie* (LRÉ), L.R.Q., Chapitre R-6.01 (**LRÉ**).

> 2.1° *(paragraphe abrogé);*
>
> 3° lorsque le ministre le requiert sur toute question en matière énergétique;
>
> 4° lorsqu'elle établit le mécanisme de réglementation incitative prévu à l'article 48.1.
>
> La Régie peut, si elle le juge nécessaire, convoquer une audience publique lorsqu'elle procède à l'étude du plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques conformément à l'article 85.41. Elle peut aussi convoquer une audience publique sur toute question qui relève de sa compétence.
>
> Elle peut également prévoir, avant la tenue d'une audience publique, la tenue de séances d'information et de consultation publiques.

28. Or, une demande en vertu de l'article 73 LRÉ n'est pas assujettie à l'article 25 LRÉ. Les articles 16(1) et 31(5) LRÉ prévoient plutôt qu'elle pourra être étudiée par un régisseur seul.

29. La position de l'intervenant est non fondée. Le processus actuel d'adoption, de révision et de communication de la Description synthétique par le Transporteur est valide et complet. Il est en tout point conforme au cadre législatif et réglementaire applicable ainsi qu'aux précédents spécifiques de la Régie à ce sujet[28]. Le processus actuel ne souffre d'aucune anomalie ni illégalité.

30. Le Transporteur réfère la Régie à son Argumentation, phase 2B - Thème 3, paragraphes 4 à 37, à ce sujet.

31. SÉ-AQLPA soulève, pour la première fois, qu'un « problème reste à régler, considérant l'existence de trois locutions pour désigner la même réalité »[29]. Le Transporteur réitère que l'appendice J ne porte pas sur une politique d'investissements, mais bien sur une politique d'ajouts. Dans le contexte des Tarifs et conditions, cette politique d'ajouts vise la catégorie Croissance. Du point de vue du Transporteur, il n'existe aucune problématique à cet égard.

32. SÉ-AQLPA propose des modifications au libellé de chacune des catégories d'investissement proposées par le Transporteur. Les propositions de SÉ-AQLPA démontrent une confusion générale quant aux objectifs visés par chacune des catégories et ne peuvent trouver application.

33. Quant à la définition de la catégorie Respect des exigences, l'intervenant propose d'y inclure les exigences de sécurité et fiabilité actuellement incluses dans la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service[30].

34. Or, le Transporteur a eu l'occasion[31] d'expliquer la différence entre les exigences visées par cette catégorie et celles visées par la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service, en regard des objectifs poursuivis par les ajouts envisagés. Lorsqu'analysée en fonction de ses objectifs, la qualification des coûts dans l'une ou l'autre des catégories est simple et claire.

---

[28] Voir Argumentation du Transporteur, phase 2B – Thème 3, par. 4 à 6.
[29] Argumentation de SÉ-AQLPA, section 8.
[30] Argumentation de SÉ-AQLPA, p. 7.
[31] Témoignage des représentants du Transporteur, N.S. 13 mai 2019, vol. 16, p. 142-143; Témoignage du Transporteur, N.S. 11 mars 2019, vol. 15, p. 52 et s.; HQT-5, Document 4.1, Réponses du Transporteur à la demande de renseignements numéro 1 de la Régie, questions 3.2 et 4.2.; Témoignage des représentants du Transporteur, N.S. 11 mars 2019, vol. 15, p. 25 et 28.

35. SÉ-AQLPA propose de modifier le titre de la catégorie Maintien des actifs par « Investissements en pérennité des actifs » pour éviter une confusion qui existerait à l'heure actuelle[32].

36. Le Transporteur considère que le titre de cette catégorie ne porte pas à confusion avec la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service. Lorsqu'analysée en fonction de ses objectifs, la qualification des coûts dans l'une ou l'autre des catégories est simple et claire.

37. Quant à la catégorie Croissance, l'intervenant propose l'ajout d'une provision « calculée de façon paramétrique (et que la Régie pourrait demander à HQT, au présent dossier de traduire aussi sous forme d'un pourcentage**)** pour tenir compte des coûts futurs qui incomberont au Transporteur, à la fois durant la vie utile de la centrale et lors de son retrait »[33].

38. Le Transporteur conteste cette proposition. Il appert à la face même de la proposition de SÉ-AQLPA ainsi que des témoignages de ses représentants à l'audience qu'il s'agit d'une proposition non définie, dont les effets demeurent inconnus, qui n'a pas fait l'objet d'une analyse sérieuse et qui est par ailleurs contraire au principe du déclencheur-payeur[34].

39. SÉ-AQLPA propose également que « si une partie du coût d'investissement en Croissance […] n'a pas été initialement comptabilisée lors de l'intégration de cette ressource, la partie omise peut l'être ultérieurement »[35].

40. Ainsi, selon l'intervenant, la Régie devrait refuser la proposition du Transporteur de modifier l'appendice J « pour supprimer le droit du Transporteur d'obtenir le coût réel dans certains cas » ainsi que « supprimer des Tarifs et conditions l'obligation du client de signer un texte de l'entente de raccordement qui ne ferait pas partie des Tarifs et conditions »[36].

41. À ce sujet, le Transporteur réitère que le contenu de l'entente de raccordement est strictement encadré notamment par l'article 12A.1 et à l'appendice J des Tarifs et conditions et qu'aucune modification au cadre règlementaire actuel n'est requise. L'intervenant n'a pas soumis de justification au soutien de la modification proposée et le Transporteur réfère la Régie à son Argumentation, phase 2A, paragraphes 91 à 111, sur cette question.

42. SÉ-AQLPA affirme l'existence d'un « manque de cohérence » qui caractériserait le classement d'investissements dans différents dossiers antérieurs approuvés par la Régie[37]. L'intervenant ne propose aucune modification au texte mais suggère une application plus rigoureuse de cette définition dans l'avenir[38].

43. Le Transporteur soumet que les dossiers approuvés par la Régie dans le passé, incluant les dossiers des projets Grand Brûlé, Dérivation Saint-Sauveur et Gracefield auxquels l'intervenant fait spécifiquement référence[39], ne souffrent d'aucune incohérence et soumet respectueusement que la Régie n'a pas manqué de rigueur lors de l'évaluation et de l'approbation de ces projets.

---

32 Argumentation de SÉ-AQLPA, p. 10.
33 Argumentation de SÉ-AQLPA, p. 11.
34 Témoignage des représentants de la SÉ-AQLPA, N.S., 16 mai 2019, vol. 19, p. 207 à 217.
35 Argumentation de SÉ-AQLPA, p. 12.
36 Argumentation de SÉ-AQLPA, p. 12.
37 Argumentation de SÉ-AQLPA, p. 13-14.
38 Argumentation de SÉ-AQLPA, p. 13-14.
39 Argumentation de SÉ-AQLPA, p. 13-14.

44. Enfin, en ce qui concerne la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service, SÉ-AQLPA suggère que les normes de fiabilité ou les cas de fermetures de centrales ne devraient pas figurer parmi les exemples de cette catégorie, ce avec quoi le Transporteur est en désaccord pour les motifs plus amplement décrits à son Argumentation, phase 2B - Thème 1, paragraphes 19 à 63.

45. Par ailleurs, selon l'intervenant, la Régie devrait, lors de l'examen de la planification décennale des investissements en cause tarifaire, énoncer qu'il serait dans l'intérêt public que le Transporteur réalise, à titre d'investissements en Maintien et amélioration de la qualité du service, certains investissements structurants[40], tout en évitant que la clientèle paye les projets structurants bénéficiant aux futures centrales de HQP mais non les projets structurants bénéficiant aux futurs parcs éoliens approvisionnant HQD.

46. Le Transporteur réitère que le principe du déclencheur-payeur a été reconnu par la Régie en phase 1 du présent dossier et que le sujet du bénéficiaire-payeur auquel fait appel la proposition de l'intervenant a été clairement exclu de la phase 2[41], tout comme la preuve de l'intervenant à cet égard[42].

IV. RÉPLIQUE À L'ACEFO

A. PHASE 2A

47. Dans son argumentation portant sur la phase 2A[43], l'intervenant traite de certaines des recommandations incluses à son mémoire.

48. Le Transporteur n'entend pas répondre de manière détaillée à l'argumentation de l'ACEFO bien qu'il soit en désaccord avec les représentations qui y sont contenues, y compris sur le bilan des recommandations qui seraient ou non contestées par le Transporteur[44].

49. En ce qui concerne la recommandation 2 de l'ACEFO, portant sur les notions de « composante d'un projet d'investissement » et « d'équipement », tel qu'utilisé dans le contexte de l'article 12B, l'ACEFO mentionne que le Transporteur n'aurait, à l'audience, présenté aucune preuve particulière[45].

50. Or, le Transporteur a abordé spécifiquement cette question et a établi les raisons pour lesquelles il n'était pas requis de définir ces termes à l'article 12B[46].

51. L'ACEFO soutient de plus que des précisions lui auraient été fournies par le Transporteur, en réponse à une demande de renseignement, quant à la signification de ces termes. Ceci constituerait, selon l'intervenant, la justification pour que ces précisions soient incorporées dans le texte des Tarifs et conditions afin qu'il soit clair, transparent et complet[47].

---

40 Argumentation de SÉ-AQLPA, p. 15-16.
41 D-2018-152.
42 Décision de la Régie sur l'objection du Transporteur, N.S., 16 mai 2019, vol. 19, p. 136 à 192.
43 Argumentation de l'ACEFO – Phase 2A, pièce C-ACEFO-0044 (**Argumentation de l'ACEFO – Phase 2A**).
44 Argumentation de l'ACEFO – Phase 2A, p. 5.
45 Argumentation de l'ACEFO – Phase 2A, p. 5.
46 Témoignage des représentants du Transporteur, N.S. 14 mai 2018, vol. 17, p. 9-10.
47 Argumentation de l'ACEFO - Phase 2A, p. 6.

52. Or, toute réponse à des demandes de renseignements, même pour fournir des précisions du type de celles qui ont été fournies par le Transporteur, ne justifie pas la codification de ces informations dans les Tarifs et conditions.

53. Dans sa recommandation 6, l'ACEFO propose que l'exigence faite au Distributeur qu'il produise des prévisions de charges, porte sur une période qui a évolué de 20 ans, à 22 ans et maintenant à 25 ans[48] afin de couvrir tous les cas de figure possibles.

54. L'ACEFO prétend qu'en l'absence de commentaire du Transporteur en argumentation sur cette recommandation de 25 ans, le Transporteur est en accord avec celle-ci.

55. Or, tel qu'exprimé à l'audience, la position du Transporteur[49] est plutôt à l'effet qu'il s'en remet à la décision de la Régie quant à la prévision de la charge à recevoir du Distributeur ou à extrapoler, le cas échéant, selon l'exercice qui est requis. Le Transporteur a toutefois indiqué en audience qu'une prévision de charge pour les postes satellites sur une période de 22 ans était suffisante pour le calcul de l'agrégation charges/ressources.[50] Le Distributeur a confirmé, par affidavit, pouvoir fournir la prévision de charge pour les postes satellites sur un horizon de 22 ans.[51]

56. Enfin, l'ACEFO traite de sa recommandation 7 quant à l'ouverture d'une nouvelle phase ou d'un dossier subséquent portant sur des modifications aux Tarifs et conditions afin de permettre le raccordement d'une centrale au réseau de transport sans garantie d'intégration au réseau principal[52].

57. L'ACEFO conteste le fait que sa proposition serait faite tardivement, soit pour la première fois dans son mémoire daté du 17 avril 2019, alors que le dossier de la politique d'ajouts a débuté en 2014. Or, cette tardivité est évidente lorsqu'on comprend que l'intervenant ne peut demander à la Régie de faire droit à sa proposition et a besoin de la création d'un nouveau forum distinct pour permettre un débat complet sur cette question nouvelle.

58. Avec respect, le Transporteur estime qu'il s'agit véritablement d'un débat portant sur un sujet qui excède la portée du présent dossier et l'ACEFO ne devrait pas non plus utiliser la tribune de cette phase 2 pour déclencher de nouveaux dossiers[53].

59. L'ACEFO conteste la qualification par le Transporteur d'un raccordement dit « hybride » requis par la proposition qu'il met de l'avant[54], notant au détour que l'argumentation du Transporteur se « bornerait à répéter le témoignage de ses représentants avant que l'analyste de l'ACEFO n'y réponde en audience et dans sa présentation »[55].

60. Or, le Transporteur réitère les faits non contestés présentés par son témoin M. Delourme, le Chef Innovation technologique et évolution du réseau chez le Transporteur, quant à l'ensemble des raisons qui justifient, à sa face même, et sans se pencher sur le fond du sujet, le rejet de la proposition de l'ACEFO[56].

---

48 Argumentation de l'ACEFO - Phase 2A, p. 8.
49 Témoignage des représentants du Transporteur, N.S. 15 mai 2019, vol. 18, p. 81 et s.; Témoignage des représentants du Transporteur, N.S. 14 mai 2019, vol. 17, p. 29.
50 Témoignage des représentants du Transporteur, N.S. 14 mai 2019, vol. 17, p. 26.
51 Affirmation solennelle de M. Frédérik Aucoin, 14 mai 2019.
52 Argumentation de l'ACEFO - Phase 2A, p. 8 et s.
53 N.S., 16 mai 2019, vol. 19, p. 45-46.
54 Argumentation de l'ACEFO - Phase 2A, p. 9.
55 Argumentation de l'ACEFO - Phase 2A, p. 9.
56 Voir Argumentation du Transporteur – Phase 2A, par. 58 à 74.

61. Quant aux autres éléments contenus à l'argumentation de l'ACEFO portant sur sa recommandation 7, et avec lesquels le Transporteur est en désaccord, ce dernier réitère le contenu de son Argumentation phase 2A, aux paragraphes 58 à 74 ainsi que l'ensemble des références à la preuve qui y sont contenues.

B. PHASE 2B

62. L'ACEFO soutient que sa recommandation 10 portant sur la fermeture de centrales serait distincte des positions avancées par d'autres intervenants sur le sujet et qu'elle aurait dû être traitée spécifiquement[57].

63. Le Transporteur a répondu à la position de l'ACEFO. L'ensemble des représentations du Transporteur, dans son Argumentation phase 2B-Thème 1, aux paragraphes 19 à 63 et portant notamment sur les faits mis en preuve et les distinctions qui s'imposent en relation avec les réalités de son réseau, son l'évolution dans le temps, les principes réglementaires applicables, et les objectifs recherchés par les catégories d'investissement visent aussi à contester la proposition de l'ACEFO.

64. À ce sujet, nous notons que l'ACEFO ne répond à aucun des faits ni des arguments présentés par le Transporteur.

65. Quant au commentaire de l'ACEFO à l'effet qu'il y aurait lieu de s'interroger sur le fait qu'un producteur raccordant une centrale au réseau ne serait pas tenu de payer les ajouts requis[58], il est dénué de tout fondement et contraire aux Tarifs et conditions.

66. L'ACEFO réitère sa recommandation 11 en ce qui concerne le retrait ou déplacement de charges. Il appert de la lecture de l'argumentation de l'intervenant qu'elle n'ajoute rien au débat et le Transporteur se réfère à son Argumentation phase 2B – Thème 1[59] à ce sujet.

67. Enfin, l'ACEFO prétend à tort que sa proposition de modifier le titre de la catégorie Croissance pour « Modification des besoins de la clientèle » ne semblerait pas vraiment contestée. À cet égard, le Transporteur réitère ses réponses aux questions de l'ACEFO[60] ainsi que le témoignage de ses représentants à l'audience à l'effet contraire[61].

V. RÉPLIQUE À L'AQCIE-CIFQ

68. Dans son argumentation écrite[62], l'AQCIE-CIFQ accepte les propositions suivantes, telles que mises à jour par le Transporteur:

a) les propositions de modification du texte à l'appendice J, section A concernant les modalités du versement de la contribution dans le cas d'un projet comportant une seule mise en service[63];

b) les propositions de modification visant à remplacer « projet d'expansion du réseau de transport » et « du raccordement de référence » par « de l'arrangement

---

57 Argumentation de l'ACEFO – Phase 2B, p. 7.
58 Argumentation de l'ACEFO – Phase 2B, p. 7.
59 Voir notamment par. 64 à 68.
60 HQT-5, document 4.2, réponses du Transporteur aux questions 1.1 et 1.2.
61 Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 13 mai 2019, vol. 16, p. 60-61, 71 à 74.
62 Argumentation de l'AQCIE et du CIFQ, pièce C-AQCIE-CIFQ-0058 (**Argumentation de l'AQCIE-CIFQ**), p. 2-3.
63 Argumentation de l'AQCIE-CIFQ, p. 2-3.

électrique proposé par le Transporteur » à la section C, article 3(c) (iii) et à la section D, 1er paragraphe[64];

c) la suggestion faite à l'audience de modifier le titre de l'appendice J, section D pour supprimer le terme « nouvelle » en relation avec l'interconnexion avec un réseau voisin[65].

69. Le Transporteur prend acte de l'accord de l'intervenant relativement à ces propositions.

70. Quant à l'incorporation, à la section 1 des Tarifs et conditions, d'une référence à la section de l'appendice J qui définit la notion de « puissance maximale à transporter », le Transporteur réitère qu'il s'agit d'une inclusion qu'il pourrait accepter, bien qu'il maintienne sa position d'origine à l'effet qu'une telle référence n'est pas requise[66].

71. L'AQCIE-CIFQ réitère sa proposition de traitement des impacts de la fermeture d'une centrale qui contribue à rendre disponible l'électricité patrimoniale[67]. Le Transporteur est en désaccord avec la position développée par l'AQCIE-CIFQ et réitère le contenu de son Argumentation phase 2B - Thème 1, aux paragraphes 19 à 63.

72. Tout d'abord, l'intervenant prend la position qu'il ne demande pas à la Régie d'imposer des obligations quelconques au Producteur, mais plutôt de reconnaître l'imposition d'obligations à Hydro-Québec. Avec respect, une interprétation correcte des textes de loi et du Décret patrimonial démontre que l'intervenant dit une chose et son contraire.

73. De plus, dans son analyse du Décret patrimonial, l'intervenant confond, d'une part, le prix de l'énergie prévu au Décret patrimonial et, d'autre part, les tarifs de transport justes et raisonnables qui sont fixés par la Régie dans le cadre des demandes tarifaires.

74. Par ailleurs, l'argument de l'intervenant à l'effet qu'aucune modification législative ou du Décret ne serait requise par l'approbation de sa proposition est circulaire puisque fondée sur une hypothèse suivant laquelle son interprétation de la loi et du Décret est bien fondée. Le Transporteur conteste l'interprétation de l'intervenant et réitère le contenu de son Argumentation phase 2B – Thème 1[68] à cet égard.

75. Enfin, la logique de la proposition de l'intervenant quant à la responsabilité d'Hydro-Québec ne résiste pas à l'analyse lorsqu'on considère qu'elle devrait aussi s'appliquer à des centrales privées appartenant à des tiers.

76. L'AQCIE-CIFQ propose une modification de texte à l'article 12A.2, en sus de celles mentionnées à l'audience[69] et proposées par le Transporteur dans sa réponse à l'engagement 3 demandé par la Régie[70]. Le Transporteur accepte la modification proposée qui consiste à détacher la dernière phrase de l'article 12A.2 du texte actuel pour en faire un troisième et dernier paragraphe au sein du même article.

---

64 Argumentation de l'AQCIE-CIFQ, par. 8-9. Le Transporteur reconnaît une inexactitude contenue au paragraphe 52 de son Argumentation phase 2A à l'effet que l'AQCIE-CIFQ se serait dite d'accord avec la proposition qui y est mentionnée et qui ne visait que la section C, article 3 (c) (iii) de l'appendice J et non la section D, 1er paragraphe. Par ailleurs, il comprend que l'intervenant a confirmé son accord avec la proposition.

65 Argumentation de l'AQCIE-CIFQ, par. 10-11.

66 Témoignage des représentants du Transporteur, N.S., 15 mai 2019, vol. 18, p. 40-42

67 Argumentation de l'AQCIE-CIFQ, par. 12 à 24.

68 Argumentation du Transporteur, phase 2B – Thème 1, par. 32 et s.

69 Argumentation de l'AQCIE-CIFQ, par. 28.

70 Réponse du Transporteur à l'engagement 3 (Demandé par la Régie), Pièce HQT-6, Document 4.3, p. 11.

77. Quant à l'inclusion de la définition des catégories d'investissement dans les Tarifs et conditions, l'AQCIE-CIFQ affirme qu'aucun intervenant n'aurait recommandé la superposition d'une codification aux Tarifs et conditions sous l'article 48 de la LRÉ en plus du processus réglementaire existant actuellement, édicté suivant l'article 73 de la LRÉ[71].

78. L'intervenant mentionne plutôt qu'il s'agit d'un choix entre une proposition subsidiaire de référence dynamique qu'a formulée le Transporteur au paragraphe 37 de son argumentation ou l'introduction d'une définition aux Tarifs et conditions[72].

79. En réalité, l'AQCIE-CIFQ propose l'amendement de l'article 5 du Règlement et le changement complet du processus présentement en place pour le dépôt et la revue de la Description synthétique par une codification aux Tarifs et conditions[73].

80. L'AQCIE-CIFQ justifie son choix vers la codification en s'appuyant sur le fait qu'une formation de trois régisseurs est requise dans le cas d'une cause tarifaire sous l'article 48 LRÉ plutôt qu'un régisseur seul dans le cadre d'une demande d'approbation d'investissement sous l'article 73 LRÉ. De l'avis du Transporteur, cette position fait la démonstration que ce qui est demandé est véritablement la modification des cadres réglementaire et procédural actuels.

VI. RÉPLIQUE À LA FCEI

81. La FCEI, bien qu'elle n'ait pas déposé de preuve ni procédé à quelque interrogatoire ou contre-interrogatoire à l'audience, a décidé de présenter une argumentation sommaire dans le cadre du présent dossier, essentiellement afin de supporter les recommandations 7 et 11 formulées par l'ACEFO, représenté par le même procureur.

82. En ce qui concerne la recommandation 7, la FCEI interprète la réponse du Transporteur à la demande de renseignement 5.2 de l'ACEFO, mais de manière erronée. À cet égard, le Transporteur réitère le témoignage de sa représentante à l'audience[74].

83. Par ailleurs, la FCEI se fonde sur une preuve effectuée dans un autre dossier devant la Régie, le dossier R-3926-2015, (et non pas la décision qui aurait été rendue dans ce dossier) afin d'appuyer certaines de ses prétentions.

84. Le Transporteur s'objecte à ces références pour les mêmes motifs que ceux invoqués à l'audience à l'égard de la preuve nouvelle introduite par le même procureur, mais cette fois-ci au nom de l'ACEFO, et demande à la Régie de ne pas les considérer aux fins de la décision à rendre au présent dossier.

85. Enfin, la FCEI juge pertinent, à l'instar de l'ACEFO, de mettre de l'avant « un dossier complet sur cette question ». Le Transporteur conteste cette proposition et réitère l'ensemble des motifs inclus à son Argumentation écrite, phase 2B - Thème 1 et aux paragraphes 56 à 61 de la présente réplique.

86. Quant aux prétentions de la FCEI en lien avec la recommandation 11 de l'ACEFO, le Transporteur les conteste et réitère sa position contenue à son Argumentation phase 2B – Thème 1, paragraphes 69 à 84.

---

[71] Argumentation de l'AQCIE-CIFQ, par. 44.
[72] Argumentation de l'AQCIE-CIFQ, par. 44.
[73] Argumentation de l'AQCIE-CIFQ, par. 45 à 47.
[74] Témoignage des représentants du Transporteur, N.S. 13 mai 2019, vol. 16, p. 58-59.

VII. CONCLUSIONS

87. Le Transporteur soumet que la présente Réplique est bien fondée en faits et en droit.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

Montréal, le 31 mai 2019

(s) NORTON ROSE FULBRIGHT CANADA S.E.N.C.R.L., S.R.L.

NORTON ROSE FULBRIGHT CANADA S.E.N.C.R.L., S.R.L.
Procureurs de **Hydro-Québec**
Me Éric Dunberry
Me Marie-Christine Hivon
Bureau 2500
1, Place Ville-Marie
Montréal (Québec) H3B 1R1
Tél. ED: (514) 847-4492
Tél. MCH : (514) 847-4805
Téléc. : (514) 286-5474
eric.dunberry@nortonrosefulbright.com
marie-christine.hivon@nortonrosefulbright.com