

C A N A D A

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

DOSSIER R-3888-2014
PHASE 2 A ET B

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

TRANSÉNERGIE - MODIFICATION À LA
POLITIQUE D'AJOUTS AU RÉSEAU DE
TRANSPORT

HYDRO-QUÉBEC

Dans ses activités de Transport

(TransÉnergie, ci-après *le Transporteur*)

Demanderesse

-et-

STRATÉGIES ÉNERGÉTIQUES (S.É.)

-et-

L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE LUTTE
CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE
(AQLPA)

Intervenantes

**POUR UNE CODIFICATION DES CATÉGORIES D'INVESTISSEMENTS
SUR LE RÉSEAU D'HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE
ET DE LEURS REPÈRES DE MISE EN ŒUVRE**

MÉMOIRE

M^e Dominique Neuman, Procureur

M. Jean-Claude Deslauriers, Consultant en énergie

M. Jacques Fontaine, Consultant en énergie

Préparé pour:

Stratégies Énergétiques (S.É.)

Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)

Le 17 avril 2019

Pièce SÉ-AQLPA-1 - Document 1

**Pour une codification des catégories d'investissements sur le réseau d'Hydro-Québec TransÉnergie
et de leurs repères de mise en œuvre**

**Mémoire de M^e Dominique Neuman, M. Jean-Claude Deslauriers et M. Jacques Fontaine
Préparé pour Stratégies Énergétiques -Association de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA)**

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Note : Le second chiffre du numéro de la recommandation correspond au chapitre du présent rapport

RECOMMANDATION NO. 2-2.1

LE CADRE PROPOSÉ POUR LA DÉCISION DE LA RÉGIE AU PRÉSENT DOSSIER, PHASE 2

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de modifier le texte de l'Appendice J des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* aux fins d'y inclure les définitions des catégories d'investissements, leur séquence, des descriptions, élaborations et nuances, des « repères » de mise en œuvre et l'illustration au moyen d'exemples, afin d'incorporer notamment les propositions de TransÉnergie elle-même et des intervenants. Il ne devrait pas y avoir d'éparpillement des textes entre la section sur les définitions, un éventuel article 12B et l'Appendice J. Tous les amendements devraient être regroupés en l'Appendice J.

RECOMMANDATION NO. 2-4.1

LA PROBLÉMATIQUE DE LA RÉSERVE DE CAPACITÉ CRÉE LORS D'INVESTISSEMENTS SUR LE RÉSEAU DE TRANSPORT ET NOTRE PROPOSITION D'UNE NOUVELLE CATÉGORIE D'INVESTISSEMENTS EN CROISSANCE ANTICIPÉE

Nous constatons que des réserves de capacité lors d'ajouts au réseau sont inévitables, et elles sont aussi souhaitables, pour des motifs de coûts et d'efficacité. Ces réserves de capacité résultent souvent du fait que le Transporteur, à l'occasion d'ajouts déjà nécessaires, opte à juste titre pour des solutions « structurantes » anticipant ainsi la croissance à venir, souvent déjà prévue dans son propre plan d'investissement décennal, mais non encore confirmée par des demandes de service formelles.

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de modifier à cette fin le texte de l'Appendice J des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* aux fins d'y inclure **une cinquième catégorie d'investissements d'Hydro-Québec TransÉnergie : les investissements en croissance anticipée**. Cette catégorie se situerait, dans la séquence d'allocation, après la catégorie des investissements en Croissance et avant l'immense catégorie « *par défaut* » que constitue le Maintien et l'amélioration de la qualité du service.

Ainsi, dans tout projet d'investissement pour tout motif, si des réserves de capacité pour croissance future sont inclus (ce qui, nous le répétons, est à la fois inévitable et souhaitable), leur coût serait assumé provisoirement par le Transporteur (et donc la masse de sa clientèle) à titre d'investissement en croissance anticipée. Ceci correspond, dans l'immédiat, à la réalité

actuelle, puisque présentement un tel coût serait déjà assumé par le Transporteur (et donc par la masse de sa clientèle) à titre d'investissement non lié à la Croissance (soit en l'incluant au coût d'ensemble du reste de l'investissement selon sa propre catégorie, soit en le traitant « *par défaut* » comme un investissement en Maintien et amélioration)

Si la croissance anticipée ne se concrétise jamais, le coût demeurera de façon permanente assumé par le Transporteur. Mais si la croissance anticipée se concrétise, alors il ferait partie des coûts d'investissements en Croissance à être assumés en partie par le Transporteur et, éventuellement, en partie au moyen d'une contribution du demandeur de service en croissance selon les modalités de l'Appendice J.

Le tout, à moins que l'on considère qu'un tel investissement « structurant », dont la capacité excédentaire servira à des projets futurs de croissance doive, de toute manière, être payé par la masse de la clientèle à titre d'investissements en Amélioration et maintien de la qualité (pour des motifs généraux d'intérêt public selon lesquels, par exemple, le réseau de transport du Québec devrait toujours être déjà apte à accueillir de nouvelles centrales). Mais alors, si l'on établit une telle règle, elle devrait être appliquée pour tous les projets « structurants », dont la capacité excédentaire servira à des projets futurs de croissance. Par exemple, on devrait être éviter que la masse de la clientèle paye les projets « structurants » bénéficiant aux futures centrales de HQP, mais non les projets « structurants » bénéficiant aux futurs parcs éoliens approvisionnant HQD.

Mais en créant la nouvelle catégorie **d'investissements d'Hydro-Québec TransÉnergie en croissance anticipée**, l'on donne au Tribunal le choix. Soit elle peut (comme TransÉnergie le préconise toujours) en faire assumer le coût par le Transporteur (et la masse de sa clientèle) à titre d'investissements en Amélioration et maintien de la qualité pour des **motifs généraux d'intérêt public** (mais ce sera alors un choix conscient et voulu par la Régie). Soit que ce coût sera, lors de la matérialisation du projet de croissance, classé comme investissement en Croissance et alloué en conséquence. **C'est ce choix que nous voulons offrir à la Régie par cette nouvelle catégorie, comparativement à l'absence de choix de classement que préconise TransÉnergie selon les catégories actuelles.**

RECOMMANDATION NO. 2-5.1

LA CATÉGORIE « RESPECT DES EXIGENCES » ET LE CAS DES « EXIGENCES » QUI PROVIENNENT D'HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE ELLE-MÊME

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de modifier le texte de l'Appendice J des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* aux fins d'y spécifier, quant à la catégorie « Respect des exigences », que « lorsque les *encadrements, normes et engagements contractuels* émanent du Transporteur ou qu'il a lui-même décidé d'y souscrire, la Régie a la discrétion de les reconnaître ou non aux fins de la catégorie Respect des exigences ».

RECOMMANDATION NO. 2-6.1**LES CATÉGORIES DE « MAINTIEN DES ACTIFS » ET DE « CROISSANCE » ET LA DURÉE DE VIE ET LES FERMETURES DE CENTRALES**

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de modifier le texte de l'Appendice J des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* aux fins d'y spécifier, que le coût d'investissement en Croissance comptabilisé lors de l'ajout d'une ressource (centrale de production) inclut non seulement le coût d'ajout encouru sur le réseau lors de son raccordement initial, mais également :

- ☐ tout coût d'ajout supplémentaire non initialement prévu mais dont il est constaté qu'il est requis sur le réseau en raison de l'ajout de cette ressource (centrale de production) durant sa durée de vie, et
- ☐ tout coût d'ajout supplémentaire qui résultera de la mise hors service de cette ressource (centrale de production) durant sa durée de vie.

Si une partie du coût d'investissement en Croissance tel qu'ainsi défini d'une ressource (centrale de production) n'a pas été initialement comptabilisée lors de l'intégration de cette ressource, la partie omise peut l'être ultérieurement.

RECOMMANDATION NO. 2-7.1**L'ALLOCATION DU COÛT D'UN ÉQUIPEMENT ENTRE PLUSIEURS CATÉGORIES**

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de modifier le texte de l'Appendice J des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* aux fins d'y spécifier que toutes les catégories d'investissements peuvent s'appliquer, selon leurs parts respectives, même s'il s'agit d'un seul équipement.

RECOMMANDATION NO. 2-8.1**LES AJOUTS AU RÉSEAU VISANT À COMPENSER LES PERTES SUR LE RÉSEAU OU LES RÉDUIRE**

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de prendre acte que Les ajouts au réseau visant à compenser les pertes sur le réseau ou les réduire peuvent appartenir à toutes les catégories d'investissements selon le cas.

Si un équipement déjà existant doit de toute manière être remplacé et que le Transporteur opte pour un nouvel équipement occasionnant moins de pertes, alors cet investissement, par sa nature, en sera un en Maintien des actifs.

Si l'équipement actuel n'a pas besoin d'être remplacé mais que le Transporteur choisit malgré tout de le remplacer ou de le compléter (par exemple par l'ajout d'une ligne) afin de diminuer les pertes sur le réseau, alors il s'agira soit d'un investissement en Maintien et amélioration (si le Transporteur n'y était pas contraint), soit en Respect des exigences (si le Transporteur y était contraint).

Enfin, si l'option retenue par le client de HQT ne consiste pas à diminuer les pertes mais au contraire à accroître la production en conséquence, alors le raccordement de la centrale requise sera un investissement en Croissance.

RECOMMANDATION NO. 2-9.1**POUR DES BARÈMES DE CATÉGORISATION DES PROJETS DE CROISSANCE DE CHARGE LOCALE SERVANT ÉGALEMENT D'AUTRES OBJECTIFS**

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de modifier le texte de l'Appendice J des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* aux fins d'y spécifier des repères de mise en œuvre des catégories d'investissement visant à prévenir le manque de cohérence d'interprétation qui a été constatée lors du partage de l'allocation entre les différentes catégories de certains projets de croissance de la charge locale qui répondaient également à d'autres objectifs.

TABLE DES MATIÈRES

1 - LE MANDAT	1
2 – LA NATURE DE LA DÉCISION QUE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE AURA À RENDRE EN PHASE 2 DU PRÉSENT DOSSIER QUANT AUX CATÉGORIES D'INVESTISSEMENTS, LEURS DÉFINITIONS, LEUR SÉQUENCE ET LEURS AUTRES REPÈRES DE MISE EN OEUVRE	5
3 – LA STRUCTURE DE LA PROPOSITION DE SÉ-AQLPA AU PRÉSENT MÉMOIRE	9
4 – LA PROBLÉMATIQUE DE LA RÉSERVE DE CAPACITÉ CRÉE LORS D'INVESTISSEMENTS SUR LE RÉSEAU DE TRANSPORT ET NOTRE PROPOSITION D'UNE NOUVELLE CATÉGORIE D'INVESTISSEMENTS EN CROISSANCE ANTICIPÉE.....	10
5 – LA CATÉGORIE « RESPECT DES EXIGENCES » ET LE CAS DES « EXIGENCES » QUI PROVIENNENT D'HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE ELLE-MÊME	21
6 – LES CATÉGORIES DE « MAINTIEN DES ACTIFS » ET DE « CROISSANCE » ET LA DURÉE DE VIE ET LES FERMETURES DE CENTRALES	23
7 – L'ALLOCATION DU COÛT D'UN ÉQUIPEMENT ENTRE PLUSIEURS CATÉGORIES.....	27
8 – LES AJOUTS AU RÉSEAU VISANT À COMPENSER LES PERTES SUR LE RÉSEAU OU LES RÉDUIRE	31
9 – POUR DES BARÈMES DE CATÉGORISATION DES PROJETS DE CROISSANCE DE CHARGE LOCALE SERVANT ÉGALEMENT D'AUTRES OBJECTIFS.....	33
10 – CONCLUSION.....	40

1

LE MANDAT

1 - La Régie de l'énergie est saisie, depuis le 30 avril 2014, d'une demande de la part d'Hydro-Québec dans ses activités de Transport (TransÉnergie, ci-après *le Transporteur*) au présent Dossier R-3888-2014, relative à la politique d'ajouts au réseau de transport et aux *Tarifs et conditions* s'y rapportant.

Dans le cours du déroulement de ce dossier, la Régie l'a scindé en plusieurs phases et a, à plusieurs reprises, précisé ou modifié le cadre de son examen.

Ainsi, la Régie de l'énergie, dans sa [Décision D-2018-152](#), a spécifié que la présente Phase 2 du présent dossier doit comporter notamment les aspects suivants, tel que le résume TransÉnergie dans sa [Pièce B-0175, Phase 2, HQT-5, Doc. 1](#), en page 5 :

- L'opportunité d'inclure ou non une définition des catégories d'investissement de TransÉnergie dans la section « *Définitions* » des ***Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*** ([Décision D-2018-152](#), par. 89).
- L'opportunité d'examiner, et au besoin, de préciser la **description de ces catégories d'investissement**, notamment **en ajoutant à cette description des repères** permettant de mieux identifier à quelles catégories d'investissement sont attribués les coûts des ajouts lors de l'examen de projets, notamment les projets intégrés à objectifs multiples ([Décision D-2018-152](#), par. 74). Dans sa [lettre A-0075 du 31 août 2018](#), la Régie précisait qu'il s'agissait entre autres d'examiner « *la réserve de capacité associée à la*

catégorie *Maintien et amélioration* » ainsi que « l'opportunité de **reconsidérer les catégories d'investissement existantes et leur définition**, compte tenu de l'évolution du contexte d'affaires et de l'évolution des pratiques du Transporteur (à titre d'exemples, **le déplacement de charge, la planification intégrée et la recherche de projets optimaux**) ». Et, dans sa [Décision D-2018-152](#), par. 69, « la Régie reconnaît le mérite de l'argument du Transporteur voulant qu'il **n'y a pas d'instabilité conceptuelle dans les définitions des catégories d'investissements** ».

- ❑ La pertinence d'inclure ou non **les pertes dans la catégorie *Maintien et amélioration de la qualité du service*** (« *Maintien et amélioration* ») ([Décision D-2018-152](#), par. 52).

2 - Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) a éparpillé, entre les deux sous-phases 2A et 2B du présent dossier, sa preuve sur les trois sujets susdits :

- ❑ Par sa preuve en Phase 2A, Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) propose en effet l'ajout aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*, d'un **nouvel article 12B qui nommerait les quatre catégories d'investissements** que sont « le Respect des exigences », « le Maintien des actifs », « la Croissance des besoins de la clientèle » et « le Maintien et amélioration de la qualité du service ». Le texte proposé par HQT se trouve dans sa pièce de Phase 2A, [B-0161, HQT-2, Doc. 2](#) et sa justification aux pièces [B-0159, HQT-3, Doc. 2](#) et [B-0160, HQT-2, Doc. 1](#). **Toutefois, il ne propose pas de les définir** dans ces mêmes *Tarifs et conditions* mais propose plutôt, dans sa preuve en Phase 2B, un texte révisé de définitions, lequel serait externe aux *Tarifs et conditions*.
- ❑ Le projet d'article 12B proposé par Hydro-Québec TransÉnergie (HQT), dans sa preuve de Phase 2A, comporterait aussi des « **repères** » permettant de

mieux identifier auxquelles de ces quatre catégories d'investissement sont attribués les coûts des ajouts lors de l'examen de projets, notamment les projets intégrés à objectifs multiples. Ces « repères » codifient certains des éléments déjà décidés antérieurement par la Régie au présent dossier. Hydro-Québec Mais outre son article 12B proposé en Phase 2A, TransÉnergie (HQT) propose aussi d'autres tels « repères » (qui seraient cette fois hors des *Tarifs et conditions*), en Phase 2B du présent dossier, par sa pièce [B-0175, Phase 2, HQT-5, Doc. 2](#) (pages 7 et 9) qu'il précise à [B-0188, Phase 2, HQT-5, Doc. 4.1](#).

Paradoxalement toutefois et malgré cet éparpillement, Hydro-Québec TransÉnergie spécifie que « *tous les repères forment un tout* » (**HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-3888-2014, Pièce [B-0188, Phase 2, HQT-5, Doc. 4.1](#), page 5, ligne 22).

- Nous notons par ailleurs que le projet d'article 12B d'Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) en Phase 2A se trouve à implicitement modifier ou préciser certaines des règles qui demeurent énoncées à l'**Appendice J** notamment pour identifier les coûts alloués à une demande de service en croissance et pour déterminer la contribution du client.

Toujours en Phase 2A, Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) propose aussi d'amender cet Appendice J des *Tarifs et conditions*, afin d'y incorporer une partie (mais pas toutes) les modifications de cet Appendice qui résulteraient implicitement de son projet d'article 12B.

Mais Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) propose en Phase 2A d'inclure aussi d'autres amendements à ce même Appendice J des *Tarifs et conditions*, qui ne se retrouveraient pas à l'article 12B proposé.

Dans un autre ordre d'idée, en Phase 2B, Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) ne propose pas d'amender l'Appendice J des *Tarifs et conditions* afin d'y refléter les « repères » additionnels hors des *Tarifs et conditions*, qu'elle propose en cette Phase 2B.

3 - *Stratégies Énergétiques (S.É.)* et l'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)* ont requis nos services aux fins de préparer le présent mémoire sur ces sujets de la Phase 2 du présent dossier ci-dessus énoncés.

4 - La présente constitue le fruit de nos travaux et est remis à *nos clientes* afin d'être déposé par elle auprès de la Régie de l'énergie dans ce dossier.

5 - Compte tenu des enjeux du présent dossier, le présent mémoire comporte à la fois la preuve de l'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)* et de *Stratégies Énergétiques (S.É.)*, préparée par leurs analystes Messieurs Jean-Claude Deslauriers et Jacques Fontaine, consultants en énergie, et l'argumentation notamment juridique préparée par leur procureur, M^e Dominique Neuman.

2

**LA NATURE DE LA DÉCISION QUE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE AURA À RENDRE
EN PHASE 2 DU PRÉSENT DOSSIER QUANT AUX CATÉGORIES D'INVESTISSEMENTS,
LEURS DÉFINITIONS, LEUR SÉQUENCE ET LEURS AUTRES REPÈRES DE MISE EN OEUVRE**

6 - Nous soumettons respectueusement que la meilleure manière, pour la Régie de l'énergie, de statuer sur les sujets de la Phase 2 du présent dossier ci-dessus énoncés consiste à modifier le texte des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* afin d'y incorporer les nouvelles règles et définitions proposées.

Nous soumettons aussi que la meilleure manière de le faire consiste à insérer ces nouvelles règles et définitions en un seul endroit de ces *Tarifs et conditions*.

En l'occurrence, nous soumettons que cet endroit, au texte des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*, où ces modifications devraient être consignées est son **Appendice J** sur la *Politique du Transporteur relative aux ajouts au réseau de transport* (qui devrait être renommée, par cohérence « *Politique du Transporteur relative aux investissements sur le réseau de transport* » puisqu'historiquement Hydro-Québec TransÉnergie réservait le terme « *ajouts* » aux seuls ajouts en Croissance). En effet, le mode de rédaction de cet *Appendice* est particulièrement élaboré et détaillé; son style de rédaction permet donc amplement d'inclure des définitions des catégories d'investissements, repères, descriptions, élaborations et nuances et illustrations au moyen d'exemples. C'est exactement ce dont nous avons besoin afin d'établir ici un cadre réglementaire plus clair et qui réduira les incertitudes.

(À l'inverse, nous ne recommandons pas un simple ajout des définitions des catégories d'investissement dans la section des « Définitions » des *Tarifs et conditions des services de*

transport d'Hydro-Québec ni dans le nouvel article 12B proposé par TransÉnergie, car un tel texte, en de tels emplacements, devrait nécessairement être trop succinct pour capter toutes les nuances et clarifications que le présent dossier a pour objet de traiter, et devrait donc de toute manière être complété par un texte plus élaboré ailleurs, tel qu'en l'Appendice J, ce qui éparpillerait les règles. Il est donc préférable d'écrire une seule fois en un seul endroit les règles applicables, et c'est l'Appendice J qui constitue le meilleur emplacement)

7 - Les raisons pour lesquelles il est souhaitable **que la Régie codifie, aux Tarifs et conditions**, les définitions des catégories d'investissements, descriptions, élaborations et nuances et l'illustration au moyen d'exemples sont les suivantes :

- ❑ L'Appendice J réfère implicitement aux investissements dits « *en Croissance* » mais pourtant n'utilise pas même cette expression d'« *investissements en Croissance* » (alors qu'HQT proposerait d'introduire cette terminologie d'« *investissements en Croissance* » à son article 12B proposé, sans adapter la terminologie de l'Appendice J).
- ❑ Tout le présent dossier R-3888-2014 illustre qu'il existe présentement des incertitudes quant à l'interprétation de cette notion d'« *investissements en Croissance* » en lien avec les investissements des autres catégories, dont celle de « *Maintien et amélioration de la qualité* ». Sans une clarification juridique, l'incertitude persistera donc notamment quant à la détermination des cas où une contribution du client (pour motif d'investissement en Croissance) est requise et l'identification des coûts sur lesquels cette contribution porte.
- ❑ Cela signifie en premier lieu que la règle établissant la séquence des catégories auxquelles un investissement doit être alloué ainsi que les autres règles permettant d'appliquer et interpréter ces catégories mérite donc d'être codifiée aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*, ceci afin de procurer une plus grande certitude juridique.

- Mais les autres règles et repères méritent également d'y être codifiés. Et, si l'on réfère dans le texte aux catégories d'investissement (comme actuellement, sous une autre locution, à l'Appendice J ainsi que dans la codification de la séquence que TransÉnergie propose en un nouvel article 12A), alors ces *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* devraient aussi inclure une définition de celles-ci.

8 - Les positions exprimées au présent mémoire sont donc différentes de la position antérieure que nous avons énoncée selon laquelle il aurait pu, *a priori*, être suffisant d'énoncer les définitions des catégories d'investissements hors des *Tarifs et conditions* ([Décision D-2018-152](#), par. 87). Notre position a depuis lors, évolué et nous soumettons désormais qu'une telle codification des définitions aux *Tarifs et conditions* est souhaitable, pour les motifs ci-dessus indiqués.

9 - Au présent dossier, en sa Phase 2, nous soumettons donc que la Régie est appelée à modifier le texte de l'Appendice J des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* aux fins d'y inclure les définitions des catégories d'investissements, leur séquence, des descriptions, élaborations et nuances, des « repères » de mise en œuvre et l'illustration au moyen d'exemples.

RECOMMANDATION NO. 2-2.1

LE CADRE PROPOSÉ POUR LA DÉCISION DE LA RÉGIE AU PRÉSENT DOSSIER, PHASE 2

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de modifier le texte de l'Appendice J des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* aux fins d'y inclure les définitions des catégories d'investissements, leur séquence, des descriptions, élaborations et nuances, des « repères » de mise en œuvre et l'illustration au moyen d'exemples, afin d'incorporer notamment les propositions de TransÉnergie elle-même et des intervenants. Il ne devrait pas y avoir d'éparpillement des textes entre la section sur les définitions, un éventuel article 12B et l'Appendice J. Tous les amendements devraient être regroupés en l'Appendice J.

10 - Le présent mémoire porte sur ces aspects, conformément au cadre qui a été établi par la Régie.

En effet, le 15 mai 2018, par sa [Décision D-2018-055](#) (parag. 24), la Régie a accepté la demande de SÉ-AQLPA d'intervenir sur la définition à retenir pour la catégorie d'investissement « *Maintien et amélioration de la qualité de service* ».

Mais à l'époque, cette catégorie « *Maintien et amélioration de la qualité de service* » était la seule des 4 catégories devant faire l'objet de l'étude en Phase 2 du présent dossier. ([Décision D-2017-107](#), parag. 55 et [Décision D-2018-036](#), parag. 13).

Malgré cela, dès sa [Décision D-2018-055](#) du 15 mai 2018 (parag. 25), la Régie a précisé qu'elle « *partage par ailleurs la vision de l'intervenant sur les enjeux potentiels reliés à ce sujet qui ne peuvent se limiter à une approche trop restrictive qui consisterait à « modifier les mots qui se trouvent dans le texte de la définition de la catégorie d'investissement », sans égard aux répercussions que peut avoir cette définition sur les autres catégories d'investissement. Ainsi, il est possible que ce sujet implique une modification des définitions des autres catégories d'investissement.* ».

La Régie a ensuite ajouté, le 30 octobre 2018, « *qu'il est pertinent d'examiner et, au besoin, de préciser, au présent dossier, les définitions des catégories d'investissements. À cette fin, la Régie souhaiterait examiner l'à-propos d'ajouter aux définitions des repères qui permettent de mieux identifier à quelles catégories d'investissements sont affectés les coûts des ajouts lors de l'examen de projets intégrés à objectifs multiples.* ».

Le 14 septembre 2018, Hydro-Québec TransÉnergie a elle-même proposé en Phase 2A un premier groupe de « **repères** » de mise en œuvre des quatre catégories, puis des **définitions des 4 catégories et d'autres « repères »** en Phase 2B le 7 mars 2019 et le 2 avril 2019.

3

LA STRUCTURE DE LA PROPOSITION DE SÉ-AQLPA AU PRÉSENT MÉMOIRE

11 - Au présent mémoire, SÉ-AQLPA recommande de modifier le texte de l'Appendice J des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*.

Serait ainsi inséré à l'Appendice J (qui serait renommé par cohérence « *Politique du Transporteur relative aux investissements sur le réseau de transport* ») les définitions de catégories d'investissements, descriptions, élaborations et nuances, des « repères » de mise en œuvre et l'illustration au moyen d'exemples. Seraient notamment inclus à cet Appendice J le contenu du projet d'article 12B proposé par le Transporteur en Phase 2A (avec des modifications), ses autres modifications proposées à l'Appendice J, ses définitions et repères proposés en Phase 2B (avec des modifications) ainsi que d'autres règles d'application de ces définitions.

De plus, le texte actuel de l'Appendice J serait harmonisé afin d'utiliser dorénavant la notion d'investissements en Croissance.

12 - Au présent mémoire, SÉ-AQLPA présentent leur preuve quant à des modifications spécifiques que nous recommandons d'apporter à ce nouvel Appendice J afin de tenir compte des préoccupations ci-après énoncées.

Le texte juridique de l'amendement à l'Appendice J des *Tarifs et Conditions de service* que nous proposons en conséquence de ces recommandations sera présenté en plaidoirie.

4

**LA PROBLÉMATIQUE DE LA RÉSERVE DE CAPACITÉ CRÉE LORS D'INVESTISSEMENTS
SUR LE RÉSEAU DE TRANSPORT ET NOTRE PROPOSITION D'UNE NOUVELLE CATÉGORIE
D'INVESTISSEMENTS EN CROISSANCE ANTICIPÉE**

13 - Dans sa [Décision D-2018-152](#) (parag. 75), le Tribunal énonce que « *la Régie autorise seulement les investissements pour les besoins en croissance qui ont été identifiés. Elle n'autorise pas les investissements non encore attribués à des clients ou qui vont au-delà des objectifs des autres catégories d'investissements.* ».

14 - Mais ceci étant dit, dans sa [Décision D-2018-152](#) (parag. 13), la Régie de l'énergie rappelle aussi que « *dans sa lettre du 31 août 2018, en vue de la Rencontre préparatoire, [elle] a identifié certains enjeux associés à la définition de chacune des catégories d'investissements ou à l'application de ces définitions, dont : □ la réserve de capacité associée à la catégorie **Maintien et amélioration*** ».

De plus, la Régie a aussi énoncé qu'au présent dossier, il y aura lieu de traiter de « *l'opportunité de reconsidérer les catégories d'investissement existantes et leur définition, compte tenu de l'évolution du contexte d'affaires et de l'évolution des pratiques du Transporteur (à titre d'exemples, le déplacement de charge, la planification intégrée et la recherche de projets optimaux)* ».

15 - C'est dans ce contexte que nous soumettons à la Régie qu'en général, tout nouvel investissement sur le réseau de transport, quel qu'en soit l'objectif, comportera l'ajout d'une réserve de capacité (au-delà de ce qui est strictement requis par les critères de fiabilité).

Cet ajout de réserve de capacité servira à des usages futurs, particulièrement en croissance des besoins anticipée bien que n'ayant pas encore fait l'objet d'une demande de service formelle.

16 - De tels ajouts de capacité sont non seulement inévitables, ils sont aussi souhaitables, afin que, chaque fois, l'on puisse choisir l'investissement optimal et qui sera le plus efficient à long terme.

Il n'est dans l'intérêt de personne qu'Hydro-Québec TransÉnergie limite chaque nouvel ajout aux stricts besoins qu'il vise à desservir sans se préoccuper des besoins subséquents prévus bien que non encore confirmés.

C'est à cette fin que, dans chaque cause tarifaire, Hydro-Québec TransÉnergie dépose une planification décennale de ses investissements, laquelle inclut notamment ceux qui répondent à des besoins anticipés en croissance bien que n'ayant pas encore fait l'objet formel de demandes de service.

17 - Si, lors de chaque investissement, Hydro-Québec TransÉnergie se limitait à répondre aux stricts besoins que celui-ci vise à desservir sans se préoccuper des besoins subséquents prévus bien que non encore confirmés, cela donnerait lieu à des aberrations coûteuses et inefficientes.

Ainsi, un ajout à un poste planifiant insuffisamment les besoins d'ajouts futurs risquerait d'amener à une indisponibilité d'espace pour placer ces ajouts futurs, ce qui risquerait donc de requérir plus tard une reconfiguration coûteuse de l'intérieur du poste, voire même son démantèlement et remplacement. Par ailleurs, tel qu'illustré ci-après au présent chapitre, les équipements ajoutés aux postes comportent eux-mêmes toujours une capacité standard, laquelle doit nécessairement être supérieure à la capacité répondant aux besoins identifiés.

De même, une imprévision des besoins futurs de capacité de lignes risquerait de générer la construction actuelle d'une ligne qui deviendra vite insuffisante, nécessitant alors prochainement l'ajout d'une ligne additionnelle (et l'élargissement du corridor d'emprise) alors qu'il aurait été plus efficient de prévoir dès le départ une ligne à capacité évolutive (par exemple une ligne biterne qui, initialement, serait exploitée à simple terne, ce qui permettrait aisément l'ajout du second terne ultérieurement).

18 - Le Transporteur a tenté à plusieurs reprises de convaincre la Régie que la réserve de capacité n'existait pas ou qu'elle était locale et que son coût était nul, comme l'a mentionné la Régie dans sa [Décision D-2018-152](#) (parag. 27) :

[27] Il entend également réaffirmer le caractère accessoire et local de toute réserve résiduelle de capacité, liée à une solution optimale. Il soutient que le coût marginal des réserves de capacité, lorsqu'elles existent localement, est nul.

19 - Cette affirmation du Transporteur nous apparaît complètement erronée.

Pour analyser cette question nous examinons ci-après un certain nombre de dossiers concernant des projets de postes, des projets de lignes et des projets d'intégration de centrales.

20 - Premier exemple : La réserve de capacité de transformation des postes satellites

Voici la configuration de deux postes satellites typiques le poste l'Achigan et le poste Saint-Jérôme.

Le poste Saint-Jérôme sera construit, comme le mentionnent le Transporteur et le Distributeur dans leur projet, selon sa configuration ultime :

La solution 1 constitue la solution optimale retenue par le Transporteur et le Distributeur.

Elle consiste à construire un nouveau poste à 120-25 kV à Saint-Jérôme. Ce nouveau poste extérieur sera constitué de quatre transformateurs de puissance de 47 MVA pour une CLT de 192 MVA en hiver. Il sera doté de 24 départs de ligne à 25 kV. ¹

(N.D.L.R. : la CLT est la capacité limite de transformation)

Le poste l'Achigan quant à lui permettra d'accroître sa capacité :

Ce poste de type extérieur comprendra deux transformateurs de puissance de 66 MVA chacun. À la mise en service prévue pour 2020, le poste offrira une CLT initiale de 90 MVA. Un 3^e transformateur de puissance et ses départs de ligne associés seront ajoutés quand la croissance le justifiera. ²

Par conséquent, lorsque la CLT (*capacité limite de transformation*) sera dépassée de quelques MVA, il faudra à ce moment-là ajouter un 3^e transformateur d'une capacité de 66 MVA. Le poste disposera alors d'une réserve de capacité de transformation importante.

Cette réserve de capacité de transformation est inévitable parce qu'il n'y a pas de parties de transformateurs ou de transformateurs partiels qu'on puisse installer et remplacer facilement, c'est un investissement qui se fait par échelons (Step) significatifs. C'est évidemment une réserve de capacité de transformation tout à fait locale.

¹ HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE et HYDRO-QUÉBEC DISTRIBUTION, Dossier R-3913-2014, [Pièce B-0004, HQTD-1, Document 1](#), page 12, lignes 7 à 10.

² HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE et HYDRO-QUÉBEC DISTRIBUTION, Dossier R 4037-2018, [Pièce B-0004, HQTD-1, Document 1](#), page 13, lignes 2 à 5.

21 - Second exemple : La réserve de capacité de transit d'une nouvelle ligne

Dans le dossier R-4052-2018 de la ligne Micoua-Saguenay, à partir des écoulements de puissance du réseau de pointe 2006 qui sont disponibles publiquement dans le document sur les coûts génériques de l'intégration de 1000 MW éolien, il a été démontré qu'une réserve de capacité de transit importante était créée par cette nouvelle ligne :

*On voit dans les écoulements de puissance qui sont cités dans ce rapport que la capacité de transit d'une ligne longue (250 km) est approximativement de 1800 à 2400 MW selon le degré de compensation série. Il faut donc situer la valeur de la capacité de transit de la nouvelle ligne proposée à plus de 1500 MW, ce qui est très nettement supérieur aux besoins qui, comme on l'a vu, seraient plutôt de l'ordre de seulement 500-1000 MW selon une évaluation avec les données disponibles.*³

Dans ce même dossier, qui vise la Côte-Nord où divers projets de croissance de ressources pourraient survenir ultérieurement, Hydro-Québec TransÉnergie avait elle-même qualifié son projet d'ajout de « structurant » :

*On parle aussi pour ramener ce niveau de fiabilité d'un projet structurant, robuste.*⁴

*Donc, c'est une solution qui est structurante sans surinvestir par contre et qui est positive pour l'avenir du réseau.*⁵

La ligne Micoua-Saguenay, c'est le projet optimal. C'est une solution qui est structurante. Il n'y a pas de surinvestissements, on positionne le réseau, c'est économique, ça nous donne de la perspective d'évolution. C'est une solution qui est robuste, car si jamais le transit devait augmenter sur Micoua-Saguenay, ça marche encore, ce qui n'est pas le cas de la

³ Jean-Claude DESLAURIERS avec la collaboration de Jacques FONTAINE (pour Stratégies Énergétiques et l'Association de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA)), Dossier R-4052-2018, [Pièce C-SÉ-AQLPA-11, SÉ-AQLPA 1, Document 1](#), pages 28 et 29.

⁴ HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE (HQT), Dossier R-4052-2018, [Pièce A-0042, n.s vol. 2, le 26 février 2019](#), page 6, lignes 3-4. Souligné en caractère gras par nous.

⁵ HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE (HQT), Dossier R-4052-2018, [Pièce A-0042, n.s vol. 2, le 26 février 2019](#), page 71, lignes 12-14. Souligné en caractère gras par nous.

compensation série. Ça va nous permettre de maintenir la fiabilité du système électrique provincial, parce qu'on rappelle qu'ici là, on a peut-être un événement local, mais **il y a des conséquences provinciales**.⁶

Donc, finalement, la ligne Micoua-Saguenay, **c'est un projet qui est robuste, structurant**.⁷

Je suis convaincu que toute l'équipe se joint à moi pour vous saluer après cette audience de quatre jours pour **un projet évidemment majeur et structurant pour nous**.⁸

22 - Troisième exemple : La démonstration d'une réserve de capacité lors de l'intégration de centrales. Les cas La Sarcelle 150 MW et Eastman 1A 800 MW.

Ce cas est particulièrement intéressant parce qu'il s'agissait d'intégrer, au réseau Baie James, 950 MW de nouvelle production (150 + 800) et voici les quelques ajouts au réseau qui ont été alors proposés :

Les travaux prévus au poste de La Vérendrye consistent à augmenter la capacité en courant des batteries de compensation série de 2668 A à 2852 A. Cette augmentation de capacité de courant sera réalisée en ajoutant des branches additionnelles de condensateurs sur la plate-forme existante. De plus, avec l'addition de ces nouvelles branches, la capacité en puissance des batteries de compensation série sera portée de 726 Mvar (34 ohm) à 776 Mvar (32 ohm).⁹

⁶ HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE (HQT), Dossier R-4052-2018, [Pièce A-0042, n.s vol. 2, le 26 février 2019](#), de la page 73 (ligne 22) à la page 74 (ligne 8). Souligné en caractère gras par nous.

⁷ HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE (HQT), Dossier R-4052-2018, [Pièce A-0042, n.s vol. 2, le 26 février 2019](#), page 166, lignes 6-7. Souligné en caractère gras par nous.

⁸ HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE (HQT), Dossier R-4052-2018, [Pièce A-0052, n.s vol. 4, le 28 février 2019](#), page 175, lignes 9-12. Souligné en caractère gras par nous.

⁹ HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE, Dossier R 3674-2008, [Pièce B-1, HQT-5, Document 1](#), Page 13, lignes 8 à 14.

Un banc de compensation série peut accroître la capacité de transit en ajoutant des condensateurs en série avec l'impédance longitudinale de la ligne (XI). Ceci est possible parce que l'impédance d'un banc de condensateur (Xc) est négative ce qui a pour effet, en le mettant en série dans la ligne, de réduire l'impédance totale et par conséquent augmenter la capacité de transit. L'équation de la capacité de transit devient alors :

$$P = \frac{V1 \times V2}{XI - Xc}$$

Dans le cas que nous analysons des travaux au poste La Vérendrye il s'agit d'ajouter des condensateurs en parallèle et non pas en série parce qu'il y aurait trop de courant. Il n'y a donc pas de gain de capacité de transit par l'ajout de ces condensateurs.

La conclusion est donc qu'il y avait une surcapacité de transit d'au moins 950 MW au poste La Vérendrye

Cette conclusion est d'ailleurs confirmée par Hydro-Québec dans son document *Appel d'offres du Distributeur, Rapport technique, Évaluation des coûts génériques, relatifs au réseau de transport principal*¹⁰. En effet dans ce document, il est spécifié qu'à tous les postes du réseau Baie James, l'on pourrait intégrer 1000 MW sans additionner de compensation série alors que pour l'intégration aux postes Montagnais, Arnaud et Micoua il faut dans chaque cas augmenter la compensation série au poste Bergeronne. La réserve de capacité de transit sur ce réseau était donc inférieure à 1000 MW mais elle existait tout de même.

23 - Comme nous le mentionnons donc, des réserves de capacité lors d'ajouts au réseau sont inévitables, et elles sont aussi souhaitables, pour des motifs de coûts et d'efficience.

¹⁰ **HYDRO-QUÉBEC DISTRIBUTION**, Dossier R-3470-2001, *Appel d'offres du Distributeur, Rapport technique, Évaluation des coûts génériques, relatifs au réseau de transport principal*, http://www.regie-energie.qc.ca/audiences/3470-1/ReponsesDemRens3470/HQD-6doc1_RepRegie_2_ann1.pdf.

24 - Le coût de ces réserves de capacité sera soit intégré par TransÉnergie au coût de l'investissement attribué à la catégorie qui en constitue le motif, soit alloué distinctement à l'immense catégorie « *par défaut* » que constitue le *Maintien et l'amélioration de la qualité du service*.

TransÉnergie a jusqu'à présent été réticente à classer ce coût de réserve de capacité sous la forme d'un compte de frais reportés, en vue d'une allocation future au projet anticipé de croissance auquel cette réserve de capacité est destinée. Nous ignorons si la Régie de l'énergie choisira cette voie dans son dossier actuellement en délibéré au dossier R-4052-2018 sur la ligne Micoua-Saguenay.

25 - Mais il existe une solution plus simple, que nous proposons par la présente : **l'ajout d'une cinquième catégorie d'investissements d'Hydro-Québec TransÉnergie : les investissements en croissance anticipée**. Cette catégorie se situerait, dans la séquence d'allocation, après la catégorie des investissements en Croissance et avant l'immense catégorie « *par défaut* » que constitue le *Maintien et l'amélioration de la qualité du service*.

Ainsi, dans tout projet d'investissement pour tout motif, si des réserves de capacité pour croissance future sont inclus (ce qui, nous le répétons, est à la fois inévitable et souhaitable), leur coût serait assumé provisoirement par le Transporteur (et donc la masse de sa clientèle) à titre d'investissement en croissance anticipée. Ceci correspond, dans l'immédiat, à la réalité actuelle, puisque présentement un tel coût serait déjà assumé par le Transporteur (et donc par la masse de sa clientèle) à titre d'investissement non lié à la Croissance (soit en l'incluant au coût d'ensemble du reste de l'investissement selon sa propre catégorie, soit en le traitant « *par défaut* » comme un investissement en *Maintien et amélioration*).

Si la croissance anticipée ne se concrétise jamais, le coût demeurera de façon permanente assumé par le Transporteur. Mais si la croissance anticipée se concrétise, alors il ferait partie des coûts d'investissements en Croissance à être assumés en partie par le

Transporteur et, éventuellement, en partie au moyen d'une contribution du demandeur de service en croissance selon les modalités de l'Appendice J.

*Le tout, à moins que l'on considère qu'un tel investissement « structurant », dont la capacité excédentaire servira à des projets futurs de croissance doive, de toute manière, être payé par la masse de la clientèle à titre d'investissements en Amélioration et maintien de la qualité (pour des **motifs généraux d'intérêt public** selon lesquels, par exemple, le réseau de transport du Québec devrait toujours être déjà apte à accueillir de nouvelles centrales). Mais alors, si l'on établit une telle règle, elle devrait être appliquée pour tous les projets « structurants », dont la capacité excédentaire servira à des projets futurs de croissance. Par exemple, on devrait éviter que la masse de la clientèle paye les projets « structurants » bénéficiant aux futures centrales de HQP, mais non les projets « structurants » bénéficiant aux futurs parcs éoliens approvisionnant HQD.*

Mais en créant la nouvelle catégorie **d'investissements d'Hydro-Québec TransÉnergie en croissance anticipée**, l'on donne au Tribunal le choix. Soit elle peut (comme TransÉnergie le préconise toujours) en faire assumer le coût par le Transporteur (et la masse de sa clientèle) à titre d'investissements en Amélioration et maintien de la qualité pour des **motifs généraux d'intérêt public** (mais ce sera alors un choix conscient et voulu par la Régie). Soit que ce coût sera, lors de la matérialisation du projet de croissance, classé comme investissement en Croissance et alloué en conséquence. **C'est ce choix que nous voulons offrir à la Régie par cette nouvelle catégorie, comparativement à l'absence de choix de classement que préconise TransÉnergie selon les catégories actuelles.**

Il est à noter que l'allocation d'un investissement en croissance anticipée à un demandeur de service subséquent constitue déjà la norme en cas d'ajouts au réseau d'Hydro-Québec Distribution, selon ses propres Conditions de service.

26 - Le texte juridique de l'amendement à l'Appendice J des *Tarifs et Conditions de service* que nous proposons en conséquence de ces recommandations sera présenté en plaidoirie.

RECOMMANDATION NO. 2-4.1

LA PROBLÉMATIQUE DE LA RÉSERVE DE CAPACITÉ CRÉE LORS D'INVESTISSEMENTS SUR LE RÉSEAU DE TRANSPORT ET NOTRE PROPOSITION D'UNE NOUVELLE CATÉGORIE D'INVESTISSEMENTS EN CROISSANCE ANTICIPÉE

Nous constatons que des réserves de capacité lors d'ajouts au réseau sont inévitables, et elles sont aussi souhaitables, pour des motifs de coûts et d'efficience. Ces réserves de capacité résultent souvent du fait que le Transporteur, à l'occasion d'ajouts déjà nécessaires, opte à juste titre pour des solutions « structurantes » anticipant ainsi la croissance à venir, souvent déjà prévue dans son propre plan d'investissement décennal, mais non encore confirmée par des demandes de service formelles.

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de modifier à cette fin le texte de l'Appendice J des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* aux fins d'y inclure **une cinquième catégorie d'investissements d'Hydro-Québec TransÉnergie : les investissements en croissance anticipée**. Cette catégorie se situerait, dans la séquence d'allocation, après la catégorie des investissements en Croissance et avant l'immense catégorie « *par défaut* » que constitue le Maintien et l'amélioration de la qualité du service.

Ainsi, dans tout projet d'investissement pour tout motif, si des réserves de capacité pour croissance future sont inclus (ce qui, nous le répétons, est à la fois inévitable et souhaitable), leur coût serait assumé provisoirement par le Transporteur (et donc la masse de sa clientèle) à titre d'investissement en croissance anticipée. Ceci correspond, dans l'immédiat, à la réalité actuelle, puisque présentement un tel coût serait déjà assumé par le Transporteur (et donc par la masse de sa clientèle) à titre d'investissement non lié à la Croissance (soit en l'incluant au coût d'ensemble du reste de l'investissement selon sa propre catégorie, soit en le traitant « *par défaut* » comme un investissement en Maintien et amélioration)

Si la croissance anticipée ne se concrétise jamais, le coût demeurera de façon permanente assumé par le Transporteur. Mais si la croissance anticipée se concrétise, alors il ferait partie des coûts d'investissements en Croissance à être assumés en partie par le Transporteur et, éventuellement, en partie au moyen d'une contribution du demandeur de service en croissance selon les modalités de l'Appendice J.

Le tout, à moins que l'on considère qu'un tel investissement « structurant », dont la capacité excédentaire servira à des projets futurs de croissance doive, de toute manière, être payé par la masse de la clientèle à titre d'investissements en Amélioration et maintien de la qualité (pour des motifs généraux d'intérêt public selon lesquels, par exemple, le réseau de transport du

Québec devrait toujours être déjà apte à accueillir de nouvelles centrales). Mais alors, si l'on établit une telle règle, elle devrait être appliquée pour tous les projets « structurants », dont la capacité excédentaire servira à des projets futurs de croissance. Par exemple, on devrait être éviter que la masse de la clientèle paye les projets « structurants » bénéficiant aux futures centrales de HQP, mais non les projets « structurants » bénéficiant aux futurs parcs éoliens approvisionnant HQD.

Mais en créant la nouvelle catégorie **d'investissements d'Hydro-Québec TransÉnergie en croissance anticipée**, l'on donne au Tribunal le choix. Soit elle peut (comme TransÉnergie le préconise toujours) en faire assumer le coût par le Transporteur (et la masse de sa clientèle) à titre d'investissements en Amélioration et maintien de la qualité pour des **motifs généraux d'intérêt public** (mais ce sera alors un choix conscient et voulu par la Régie). Soit que ce coût sera, lors de la matérialisation du projet de croissance, classé comme investissement en Croissance et alloué en conséquence. **C'est ce choix que nous voulons offrir à la Régie par cette nouvelle catégorie, comparativement à l'absence de choix de classement que préconise TransÉnergie selon les catégories actuelles.**

5

**LA CATÉGORIE « RESPECT DES EXIGENCES » ET LE CAS DES « EXIGENCES » QUI
PROVIENNENT D'HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE ELLE-MÊME**

27 - Dans sa proposition au présent dossier, Hydro-Québec TransÉnergie indique que « les investissements attribués à la catégorie Respect des exigences visent la conformité aux lois et règlements en vigueur, **aux encadrements, aux normes et aux engagements contractuels** que le Transporteur est tenu de respecter dans les domaines de la santé et de la sécurité, de la protection de l'environnement et de la responsabilité sociale. Selon les circonstances, ils peuvent requérir une intervention urgente. Les investissements attribués à cette catégorie ne sont associés ni à la fiabilité du réseau, ni au cycle de vie des équipements et installations, ni à l'état des actifs. ».

28 - Selon cette définition proposée par le Transporteur, les « exigences » ainsi visées seraient non seulement les exigences externes (provenant de lois, règlements ou décisions des gouvernements ou d'organismes régulateurs) mais également d'« encadrements » et « normes » internes au Transporteur ou d'engagements contractuels qu'il aurait choisi de prendre.

Nous en avons fait part à la Régie lors de la rencontre préparatoire, ce dont elle fait d'ailleurs état dans sa [Décision D-2018-152](#) :

[67] Par ailleurs, SÉ-AQLPA considère que la catégorie d'investissements en lien avec le respect de la réglementation ne se limite pas aux exigences réglementaires provenant d'une source gouvernementale, mais inclut également les exigences internes du Transporteur.

29 - Afin d'éviter un usage éventuellement non souhaité de cette catégorie, il nous semble donc que sa définition devrait être amendée afin de laisser à la Régie la discrétion de les reconnaître ou non s'ils émanent du Transporteur lui-même. Le texte que nous proposons se lirait donc comme suit :

Respect des exigences

Les investissements attribués à la catégorie Respect des exigences visent la conformité aux lois et règlements en vigueur, aux encadrements, aux normes et aux engagements contractuels que le Transporteur est tenu de respecter dans les domaines de la santé et de la sécurité, de la protection de l'environnement et de la responsabilité sociale. Selon les circonstances, ils peuvent requérir une intervention urgente. Les investissements attribués à cette catégorie ne sont associés ni à la fiabilité du réseau, ni au cycle de vie des équipements et installations, ni à l'état des actifs. Lorsque les encadrements, normes et engagements contractuels émanent du Transporteur ou qu'il a lui-même décidé d'y souscrire, la Régie a la discrétion de les reconnaître ou non aux fins de la présente catégorie.

30 - Le texte juridique de l'amendement à l'Appendice J des *Tarifs et Conditions de service* que nous présenterons en plaidoirie inclura la présente recommandation.

RECOMMANDATION NO. 2-5.1

LA CATÉGORIE « RESPECT DES EXIGENCES » ET LE CAS DES « EXIGENCES » QUI PROVIENNENT D'HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE ELLE-MÊME

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de modifier le texte de l'Appendice J des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* aux fins d'y spécifier, quant à la catégorie « Respect des exigences », que « lorsque les *encadrements, normes et engagements contractuels* émanent du Transporteur ou qu'il a lui-même décidé d'y souscrire, la Régie a la discrétion de les reconnaître ou non aux fins de la catégorie Respect des exigences ».

6

LES CATÉGORIES DE « MAINTIEN DES ACTIFS » ET DE « CROISSANCE » ET LA DURÉE DE VIE ET LES FERMETURES DE CENTRALES

31 - Hydro-Québec TransÉnergie propose que les coûts liés aux fermetures de centrales soient considérés comme

32 - Suivant l'article 5 de sa [Loi constitutive](#), la Régie de l'énergie, dans toutes ses juridictions, « assure la conciliation entre l'intérêt public, la protection des consommateurs et un traitement équitable du transporteur d'électricité et des distributeurs. Elle favorise la satisfaction des besoins énergétiques dans le respect des objectifs des politiques énergétiques du gouvernement et dans une perspective de développement durable et d'équité au plan individuel comme au plan collectif ».

Selon l'article 6 (p) de la [Loi sur le développement durable, R.L.R.Q., c. D-8.1.1](#), un des principes constitutifs du développement durable est l'internalisation de tous les coûts d'un bien pendant tout son cycle de vie :

p) «internalisation des coûts»: la valeur des biens et des services doit refléter l'ensemble des coûts qu'ils occasionnent à la société durant tout leur cycle de vie, de leur conception jusqu'à leur consommation et leur disposition finale.

33 - Il nous semble donc que le coût d'investissement en Croissance comptabilisé lors de l'ajout d'une ressource (centrale de production) inclut non seulement le coût d'ajout encouru sur le réseau lors de son raccordement initial, mais également :

- tout coût d'ajout supplémentaire non initialement prévu mais dont il est constaté qu'il est requis sur le réseau en raison de l'ajout de cette ressource (centrale de production) durant sa durée de vie, et
- tout coût d'ajout supplémentaire qui résultera de la mise hors service de cette ressource (centrale de production) durant sa durée de vie.

34 - Il nous semble que tel est déjà le droit actuel.

35 - Hydro-Québec TransÉnergie propose de modifier le droit actuel en stipulant que les investissements résultant d'une fermeture de centrale, dorénavant, cesseront d'être considérés comme actuellement comme faisant partie de l'investissement en Croissance associé à cette centrale, mais deviendront maintenant un investissement en Maintien et Amélioration de la qualité.

36 - Nous sommes en désaccord avec une telle qualification.

Notre étonnement est partagé par plusieurs intervenants (nous compris : voir [Pièce B-0193, HQT-5, doc. 4.6](#), question SÉ-AQLPA-1.2) qui ont interrogé le Transporteur à cet effet :

- NEMC : **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-3888-2014, Phase 2B, [Pièce B-0192, HQT-5, document 4.5](#), réponses numéros 11.1, 11.2 et 11.3 à la demande de renseignements numéro 1 de NEMC, page 14.
- FCEI : **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-3888-2014, Phase 2B, [Pièce B-0191, HQT-5, document 4.4](#), réponses numéros 2.1, 2.2 et 2.3 à la demande de renseignements numéro 1 de la FCEI, pages 8 à 10.
- AQCIE-CIFQ : **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-3888-2014, Phase 2B, [Pièce B-0190, HQT-5, document 4.3](#), réponses numéros 5.1, 5.2 à la demande de renseignements numéro 1 de l'AQCIE-CIFQ, pages 6 et 7.

- ACEFO : **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-3888-2014, Phase 2B, [Pièce B-0189, HQT-5, document 4.2](#), réponses numéros 1.1, 1.2 à la demande de renseignements numéro 1 de l'ACEFO, pages 3 et 4.

Afin d'éviter toute ambiguïté, il serait souhaitable de préciser aux définitions des catégories que le coût d'investissement en Croissance comptabilisé lors de l'ajout d'une ressource (centrale de production) inclut non seulement le coût d'ajout encouru sur le réseau lors de son raccordement initial, mais également :

- ❑ tout coût d'ajout supplémentaire non initialement prévu mais dont il est constaté qu'il est requis sur le réseau en raison de l'ajout de cette ressource (centrale de production) durant sa durée de vie, et
- ❑ tout coût d'ajout supplémentaire qui résultera de la mise hors service de cette ressource (centrale de production) durant sa durée de vie.

Si une partie du coût d'investissement en Croissance tel qu'ainsi défini d'une ressource (centrale de production) n'a pas été initialement comptabilisée lors de l'intégration de cette ressource, la partie omise peut l'être ultérieurement.

37 - Le texte juridique de l'amendement à l'Appendice J des *Tarifs et Conditions de service* que nous présenterons en plaidoirie inclura la présente recommandation.

RECOMMANDATION NO. 2-6.1**LES CATÉGORIES DE « MAINTIEN DES ACTIFS » ET DE « CROISSANCE » ET LA DURÉE DE VIE ET LES FERMETURES DE CENTRALES**

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de modifier le texte de l'Appendice J des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* aux fins d'y spécifier, que le coût d'investissement en Croissance comptabilisé lors de l'ajout d'une ressource (centrale de production) inclut non seulement le coût d'ajout encouru sur le réseau lors de son raccordement initial, mais également :

- ☐ tout coût d'ajout supplémentaire non initialement prévu mais dont il est constaté qu'il est requis sur le réseau en raison de l'ajout de cette ressource (centrale de production) durant sa durée de vie, et
- ☐ tout coût d'ajout supplémentaire qui résultera de la mise hors service de cette ressource (centrale de production) durant sa durée de vie.

Si une partie du coût d'investissement en Croissance tel qu'ainsi défini d'une ressource (centrale de production) n'a pas été initialement comptabilisée lors de l'intégration de cette ressource, la partie omise peut l'être ultérieurement.

7

L'ALLOCATION DU COÛT D'UN ÉQUIPEMENT ENTRE PLUSIEURS CATÉGORIES

38 - La définition de la catégorie d'investissement « maintien des actifs » proposée par le Transporteur est la suivante :

*Les investissements attribués à cette catégorie sont directement associés au cycle de vie des équipements et des installations. Ils sont déterminés par l'âge et l'état des actifs et visent à assurer le maintien de la capacité de service offerte par le Transporteur.*¹¹

Le Transporteur explique :

*La reconstruction d'installations, tout comme le remplacement ou la réhabilitation d'équipements, peuvent constituer, selon les circonstances l'alternative optimale qui s'offre au Transporteur pour assurer la pérennité de ses actifs. Les équipements dont les écarts de performance se traduisent par des restrictions sur le réseau ou par une exploitation du réseau plus complexe peuvent aussi nécessiter un remplacement.*¹²

39 - Il n'existe guère de confusion entre la catégorie d'investissement « maintien des actifs » et la catégorie Croissance. Cependant il en existe avec la catégorie « maintien et amélioration de la qualité ».

¹¹ **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-3888-2014, Phase 2B, [Pièce B-0176, HQT 5, Document 2](#), page 5, lignes 17 à 19.

¹² **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-3888-2014, Phase 2B, [Pièce B-0176, HQT 5, Document 2](#), page 5, lignes 20-24.

40 - Ainsi, comme le Transporteur le précise en réponse à la Régie :

*Les investissements associés à la catégorie **Maintien des actifs** visent notamment à assurer le remplacement ou la réhabilitation d'équipements ou la reconstruction en fin de vie utile ou ayant fait l'objet d'un diagnostic d'état des actifs. Un équipement peut nécessiter un remplacement lorsque ce dernier ne permet plus d'offrir le service attendu et que la réduction de sa performance affecte et contraint l'exploitation du réseau.*

*Par exemple, un transformateur, dont la capacité est restreinte dû à l'échauffement anormalement élevé d'un de ses enroulements à la suite d'un diagnostic d'état de cet actif pourrait nécessiter un remplacement ou une réhabilitation si cette contrainte ne permet plus à l'exploitant d'opérer le réseau dans les limites acceptables (selon les directives d'exploitation). Ces investissements sont alors catégorisés en **Maintien des actifs**.*

*Les projets d'investissement associés à la catégorie **Maintien et amélioration de la qualité du service** visent notamment à assurer le maintien et l'amélioration de la fiabilité du réseau et ne sont pas associés à la performance ou l'état d'un équipement.*

Par exemple, en situation hors pointe, l'exploitant pourrait ne plus arriver à maintenir les tensions dans des plages acceptables et devrait avoir à retirer des équipements stratégiques pour corriger la situation.¹³

41 - Voici un exemple de cas où l'amélioration d'un équipement se retrouve dans la catégorie « maintien et amélioration de la qualité » :

*Toutefois, dans une situation où l'équipement offre la performance attendue et qu'il est possible d'améliorer son rendement pour rehausser la qualité du service offert, l'investissement réalisé sur cet équipement serait attribué à la catégorie **Maintien et amélioration de la qualité du service**.¹⁴*

¹³ **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-3888-2014, Phase 2, [Pièce B-0188, HQT 5, Document 4.1](#), réponse numéro 4.4 à la demande de renseignements numéro 1 de la Régie, page 14, lignes 4 à 22.

¹⁴ **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-3888-2014, Phase 2, [Pièce B-0188, HQT 5, Document 4.1](#), réponse numéro 4.7 à la demande de renseignements numéro 1 de la Régie, page 16, lignes 10 à 13.

42 - En principe, le Transporteur distingue les catégories lorsqu'il effectue des changements sur un actif :

Si le Transporteur remplace un actif pour un motif de pérennité et en accroît la taille ou la performance dans le but de répondre à des besoins de croissance ou d'amélioration, cela signifie que d'autres objectifs que celui de la pérennité sont visés par le remplacement. Dans la mesure où la solution répondant à l'ensemble de ces objectifs est plus coûteuse que la solution répondant au 8 seul objectif de Maintien des actifs, l'excédent de coûts devrait être attribué 9 aux autres catégories d'investissement visées.¹⁵

Cependant, en pratique il ajoute :

Pour les cas où l'actif est un seul équipement, le Transporteur rappelle qu'à des fins de suivi, il associe, sauf exception, chaque équipement à une seule et même catégorie d'investissement.¹⁶

43 - Nous sommes en désaccord avec cette restriction et nous recommandons à la Régie de considérer toutes les catégories d'investissements qui peuvent s'appliquer, selon leurs parts respectives, même s'il s'agit d'un seul équipement.

44 - Le texte juridique de l'amendement à l'Appendice J des *Tarifs et Conditions de service* que nous présenterons en plaidoirie inclura la présente recommandation.

¹⁵ **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-3888-2014, Phase 2B, [Pièce B-0193, HQT 5, Document 4.6](#), réponse numéro 1.7.1 à la demande de renseignements numéro 1 de SÉ-AQLPA, page 16, lignes 4 à 10.

¹⁶ **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-3888-2014, Phase 2B, [Pièce B-0193, HQT 5, Document 4.6](#), réponse numéro 1.7.1 à la demande de renseignements numéro 1 de SÉ-AQLPA, page 17, lignes 1 à 3.

RECOMMANDATION NO. 2-7.1**L'ALLOCATION DU COÛT D'UN ÉQUIPEMENT ENTRE PLUSIEURS CATÉGORIES**

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de modifier le texte de l'Appendice J des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* aux fins d'y spécifier que toutes les catégories d'investissements peuvent s'appliquer, selon leurs parts respectives, même s'il s'agit d'un seul équipement.

8

LES AJOUTS AU RÉSEAU VISANT À COMPENSER LES PERTES SUR LE RÉSEAU OU LES RÉDUIRE

45 - Les ajouts au réseau visant à compenser les pertes sur le réseau ou les réduire peuvent appartenir à toutes les catégories d'investissements selon le cas.

46 - Si un équipement déjà existant doit de toute manière être remplacé et que le Transporteur opte pour un nouvel équipement occasionnant moins de pertes, alors cet investissement, par sa nature, en sera un en Maintien des actifs.

47 - Si l'équipement actuel n'a pas besoin d'être remplacé mais que le Transporteur choisit malgré tout de le remplacer ou de le compléter (par exemple par l'ajout d'une ligne) afin de diminuer les pertes sur le réseau, alors il s'agira soit d'un investissement en Maintien et amélioration (si le Transporteur n'y était pas contraint), soit en Respect des exigences (si le Transporteur y était contraint).

48 - Enfin, si l'option retenue par le client de HQT ne consiste pas à diminuer les pertes mais au contraire à accroître la production en conséquence, alors le raccordement de la centrale requise sera un investissement en Croissance.

RECOMMANDATION NO. 2-8.1**LES AJOUTS AU RÉSEAU VISANT À COMPENSER LES PERTES SUR LE RÉSEAU OU LES RÉDUIRE**

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de prendre acte que Les ajouts au réseau visant à compenser les pertes sur le réseau ou les réduire peuvent appartenir à toutes les catégories d'investissements selon le cas.

Si un équipement déjà existant doit de toute manière être remplacé et que le Transporteur opte pour un nouvel équipement occasionnant moins de pertes, alors cet investissement, par sa nature, en sera un en Maintien des actifs.

Si l'équipement actuel n'a pas besoin d'être remplacé mais que le Transporteur choisit malgré tout de le remplacer ou de le compléter (par exemple par l'ajout d'une ligne) afin de diminuer les pertes sur le réseau, alors il s'agira soit d'un investissement en Maintien et amélioration (si le Transporteur n'y était pas contraint), soit en Respect des exigences (si le Transporteur y était contraint).

Enfin, si l'option retenue par le client de HQT ne consiste pas à diminuer les pertes mais au contraire à accroître la production en conséquence, alors le raccordement de la centrale requise sera un investissement en Croissance.

9

**POUR DES BARÈMES DE CATÉGORISATION DES PROJETS DE CROISSANCE DE
CHARGE LOCALE SERVANT ÉGALEMENT D'AUTRES OBJECTIFS**

49 - Depuis un certain nombre de dossiers du Transporteur la Régie a exprimé des réserves quant à fixer la contribution du Distributeur en attente des décisions à venir dans le dossier actuel.

En effet, l'application de la catégorie d'investissement en Croissance a un effet direct sur le calcul de la contribution du Distributeur dans plusieurs dossiers de projet du Transporteur. Cette situation a été reconnue par la Régie dans des décisions antérieures comme en fait foi la citation suivante:

*[12] De plus, dans sa décision D-2017-025, la Régie indique qu'elle réserve sa décision sur l'estimation de la contribution du Distributeur, ainsi que sur les modalités de recouvrement de cette contribution, jusqu'à ce que les enjeux en lien avec ces réserves aient fait l'objet d'une détermination dans le cadre de la Phase 2 du présent dossier.*¹⁷

50 - En ce qui concerne l'intégration de centrales éoliennes la première préoccupation est évidemment l'application de l'allocation pour le poste de raccordement de même que l'allocation pour les ajouts au réseau. Cependant, même dans les projets d'intégration de centrales, le Transporteur a la possibilité et l'opportunité de faire de la planification intégrée en renouvelant certaines parties désuètes du réseau ou en fin de vie utile en utilisant la catégorie Maintien des actifs ou la catégorie Maintien et amélioration de la qualité à la condition

¹⁷ **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**, Dossier R-3888-2014, Phase 2, Pièce A-065, [Décision D-2018-036](#), paragraphe 12, page 6.

d'identifier clairement ces renouvellements et à la condition d'en estimer correctement la valeur.

De la même façon dans les projets d'investissement concernant les postes satellites et les lignes d'alimentation le Transporteur a l'occasion de faire de la planification intégrée en utilisant plusieurs catégories d'investissements en plus de la catégorie croissance.

Le tableau suivant illustre cette situation en montrant des projets récents où diverses catégories d'investissements ont été utilisées :

Projet	No Régie	Coût total	Répartition du coût par catégories d'investissement			Contributions	
			Croissance	Maintien	Amélioration	HQT	HQD
		M\$	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$
P-Saint Jérôme	R-3913-2014	77,3	77,3			66,8	10,5
P-L -Judith Jasmin	R-3915-2014	260,4	189,6		70,8	139,0	121,4
P-Saint-Patrick	R-3918-2015	129,3	34,2	95,1		100,6	28,7
P-Saint Jean	R-3946-2015	114,4	16,5	97,8		97,8	16,5
L- Grand-Brulé	R-3960-2016	98	98			0	98
L -Langlois Vaudreuil	R-3966-2016	46,2	44,1	2,1		2,1	44,1
P-L- Gracefield	R-3974-2016	115	19,5	34,5	61	100,4	14,6
L- Gatineau	R-4016-2017	51,6		44,6	7	51,6	0
P- De La Chaudière	R-4023-2017	47,4		47,4		47,4	0
P-L-De L'Achigan	R-4037-2018	48,6	28,8	19,8		48,6	0

Pièce SÉ-AQLPA-1 - Document 1

Pour une codification des catégories d'investissements sur le réseau d'Hydro-Québec TransÉnergie et de leurs repères de mise en œuvre

Mémoire de M^e Dominique Neuman, M. Jean-Claude Deslauriers et M. Jacques Fontaine

Préparé pour Stratégies Énergétiques -Association de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA)

En complément d'information on peut également consulter le tableau de l'année 2018 du document fourni par le Transporteur en complément de preuve sous **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, R-3888-2014, Pièce B-0159, HQT-3, Document 2, Complément de preuve, page 28.

51 - Nous avons choisi dans ce tableau trois exemples pour les analyser ci-après. Il s'agit du poste Judith Jasmin (R-3915-2014) du projet de poste et lignes Gracefield (R-3974-2016) et du projet de ligne Grand-Brulé Dérivation Saint-Sauveur (R-3960-2014).

52 - Premier exemple : Le poste Judith Jasmin (R-3915-2014)

Hydro-Québec TransÉnergie et Hydro-Québec Distribution y indiquent :

La répartition des investissements selon les catégories a été réalisée en séparant le Projet du Transporteur en plusieurs blocs en fonction des objectifs à atteindre ; l'assignation des actifs du Transporteur aux objectifs de son projet étant possible. Ainsi, le coût du nouveau poste Judith-Jasmin a donc été séparé en trois blocs distincts :

Bloc un : Répondre à la croissance de la charge ;

Bloc deux : Permettre de raccorder la ligne à 735 kV en provenance du poste de la Chamouchouane (lié au dossier R-3887-2014) ;

Bloc trois : Commun aux deux objectifs.

Le premier bloc est constitué des transformateurs à 735-120 kV, du jeu de barre à 120 kV, des départs de lignes à 120 kV ainsi que de la section à 120-25 kV en entier pour une somme évaluée à 139,5 M\$. Le deuxième bloc est constitué quant à lui du départ de ligne à 735 kV et de l'inductance et a été évalué à 17,1 M\$. Un montant de 88,1 M\$ constitue le reste des équipements du poste et ce montant a été réparti à parts égales entre les deux objectifs (croissance des besoins de la clientèle et maintien et amélioration de la qualité du service). Par ailleurs, les coûts associés aux travaux de lignes à 120 kV sont tous assignés au volet croissance des besoins de la clientèle, tandis que ceux

des travaux sur la ligne à 735 kV existante (no 7046) ont été répartis également entre les deux catégories.¹⁸

La répartition qui est faite entre les différentes catégories d'investissements semble correcte et parfaitement justifiée à l'exception de la partie 735 kV qui concerne le raccordement de la ligne Chamouchouane, le Transporteur a classé cette partie dans la catégorie Maintien et Amélioration de la qualité du service alors que la plus grande partie des coûts de ce projet de ligne était pour l'intégration des centrales. En toute rigueur cette partie devrait être imputée à ces intégrations de centrale.

53 - Second exemple : le Poste Gracefield (R-3974-2016)

Le coût de ce projet a été distribué dans les trois catégories d'investissements et la répartition des coûts de ce projet et leur justification ont été détaillées dans la demande de renseignement no 1 de la Régie lors de l'étude de ce projet que nous reproduisons ci-après la réponse du Transporteur:

Demande : 1.1 Veuillez indiquer les critères qui ont servi à établir la répartition des sommes dans chacune des catégories d'investissement.

R1.1

Il s'agit d'un projet dont les principales composantes (poste et lignes) contribuent à rencontrer différents objectifs. Le Projet fait l'objet d'un remplacement global pour répondre à la fois à des objectifs de pérennité, de croissance et d'amélioration de la qualité du service. Dans le cas où une composante contribue à satisfaire des objectifs multiples de façon intégrée, le Transporteur attribue une part des coûts du projet à chacune des catégories concernées de façon séquentielle pour chacune des composantes. Dans le cas où une composante permet de rencontrer un objectif spécifique, son coût est simplement attribué à cet objectif.

Volet poste :

- Coûts en Maintien des actifs établis en considérant les besoins de pérennité des postes de Messines et de Gracefield à 69-25 kV et le démantèlement du poste de Gracefield ;*
- Coûts en Croissance des besoins de la clientèle évalués par différence, en déduisant du coût total les coûts en Maintien des actifs ;*

¹⁸ HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE et HYDRO-QUÉBEC DISTRIBUTION, Dossier R-3915-2014, [Pièce B-0007, HQT-D-2, Document 1](#), page 20.

Volet lignes :

Les coûts ont été attribués aux catégories concernées en considérant distinctement les trois composantes suivantes :

- *la reconstruction de la ligne Paugan –Maniwaki de 65 km¹*
 - *Coûts en Maintien des actifs établis en considérant les besoins de pérennité de la ligne et son démantèlement ;*
 - *Coûts en Maintien et amélioration de la qualité du service évalués par différence, en déduisant du coût total relatif à la reconstruction de la ligne Paugan-Maniwaki les coûts en Maintien des actifs, afin d'améliorer la tension du réseau à 120 kV.*
- *l'ajout d'un tronçon de 4,5 km entre le point de dérivation Mont-Laurier et le poste Maniwaki, incluant l'ajout de départs de ligne à chacun des postes de Paugan et de Maniwaki*
 - *coûts attribués entièrement en Maintien et amélioration de la qualité du service afin d'améliorer la tension du réseau à 120 kV ;*
- *la construction de la ligne de 5,3 km à 120 kV pour l'alimentation du nouveau poste de Gracefield*
 - *coûts attribués entièrement en Croissance des besoins de la clientèle.¹⁹*

54 - Troisième exemple : la ligne Grand Brulé- Dérivation Saint Sauveur

Ce projet a été attribué entièrement à la catégorie Croissance de façon très laconique par le Transporteur qui nous dit:

Les coûts de la catégorie d'investissement « croissance des besoins de la clientèle » sont de l'ordre de 98,0 M\$, donnant lieu à une contribution estimée du Distributeur pour l'ensemble de ces coûts. En effet, le Transporteur ne considère pas de besoins de transport pour ce Projet puisqu'il est en amont des postes satellites.²⁰

¹⁹ HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE, Dossier R-3974-2016, [Pièce B-0016, HQT-2, Document 1](#), page 4.

²⁰ HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE, Dossier R-3960-2016, [Pièce B-0004, HQT-1, Document 1](#), page 21.

Cette catégorisation comme Croissance soumise par le Transporteur dans ce troisième exemple ne semble pas compatible avec l'application des catégories d'investissements qu'il effectue habituellement et qu'illustrent les deux autres exemples.

En effet dans le projet Judith-Jasmin et Gracefield il y a des lignes qui sont en amont des postes satellites et pourtant on a utilisé les catégories Maintien des Actifs et Maintien et Amélioration de la qualité de service. Dans le projet Gracefield la catégorie Maintien des actifs a été utilisée à cause du démantèlement d'une partie du réseau et dans le projet Grand-Brulé une grande partie des lignes 1128-1129 est démantelée sans que le Transporteur n'en tienne compte.

Le projet Grand-Brulé est un projet de croissance qui a été justifié entièrement par le fait que les lignes actuelles sont devenues insuffisantes pour servir l'accroissement des charges de la région. Le projet consistait donc à retirer deux lignes de faible capacité pour les remplacer par une ligne de grande capacité capable de transporter 600 MW. Pourtant il a entièrement été considéré comme un projet de croissance.

55 - C'est donc notre avis que des repères de mise en œuvre des catégories d'investissement visant à prévenir un tel manque de cohérence d'interprétation devraient être inclus à l'appendice J.

Le texte juridique précis de cet amendement à l'Appendice J sera présenté en plaidoirie.

RECOMMANDATION NO. 2-9.1**POUR DES BARÈMES DE CATÉGORISATION DES PROJETS DE CROISSANCE DE CHARGE LOCALE SERVANT ÉGALEMENT D'AUTRES OBJECTIFS**

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de modifier le texte de l'Appendice J des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* aux fins d'y spécifier des repères de mise en œuvre des catégories d'investissement visant à prévenir le manque de cohérence d'interprétation qui a été constatée lors du partage de l'allocation entre les différentes catégories de certains projets de croissance de la charge locale qui répondaient également à d'autres objectifs.

10

CONCLUSION

56 - Nous invitons donc la Régie de l'énergie à accueillir les recommandations qui sont exprimées au présent mémoire de *Stratégies Énergétiques (S.É.)* et de l'*Association de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)*.

Le texte juridique de l'amendement à l'Appendice J des *Tarifs et Conditions de service* que nous proposons en conséquence de ces recommandations sera présenté en plaidoirie.

57 - Le tout respectueusement soumis.
