

DOMINIQUE NEUMAN

AVOCAT

1535, RUE SHERBROOKE OUEST
REZ-DE-CHAUSSÉE, LOCAL KWAVNICK
MONTRÉAL (QUÉ.) H3G 1L7
TÉL. 514 849 4007
COURRIEL energie @ mlink.net

MEMBRE DU BARREAU DU QUÉBEC

Montréal, le 3 juillet 2019

M^e Véronique Dubois, Secrétaire de la Régie
Régie de l'énergie
800 Place Victoria, Bureau 255
Montréal (Qué.) H4Z 1A2

Re: Dossier RDÉ R-3888-2014, Phase 2.

Modification à la politique d'ajouts au réseau de transport d'Hydro-Québec TransÉnergie.
Demande de remboursement de frais de *Stratégies Énergétiques (S.É.)* pour la participation de l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) et de *Stratégies Énergétiques (S.É.)* en Phase 2.

Chère Consœur,

Il nous fait plaisir de déposer sous pli la demande de remboursement de frais de *Stratégies Énergétiques (S.É.)* pour la participation de l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique et de *Stratégies Énergétiques (S.É.-AQLPA)* en Phase 2 du présent dossier.

En premier lieu, nous désirons souligner que cette demande de frais a déjà été volontairement réduite par les présentes intervenantes. En effet :

- ❑ **Nous n'y demandons pas de remboursement de frais pour nos travaux relatifs aux aspects de notre mémoire C-SÉ-AQLPA-0013 que la Régie a choisi de retirer du dossier** lors de son audience du 16 mai 2019 ([ns A-0123](#)) (à savoir le chapitre 4 proposant une cinquième catégorie d'investissements associés à de la croissance anticipée et le chapitre 7 sur l'allocation du coût d'un équipement entre plusieurs catégories).
- ❑ De même, **nous n'avons pas facturé nos travaux préparatoires visant à reformuler de façon majeure l'Appendice J des Tarifs et conditions**, vu que cette reformulation résultait de notre proposition susdite d'ajout d'une 5^e catégorie qui fut retirée du dossier par décision de la Régie, tel qu'indiqué, de sorte que la reformulation majeure de l'Appendice J n'est plus devenue nécessaire.
- ❑ Ce faisant, des travaux préparatoires qui visaient à répondre à des demandes de renseignements écrites de la Régie sont, en partie, devenus non nécessaires et **ne sont donc pas facturés ici** puisque relatifs aux aspects susdits qui furent non retenus de notre preuve lors de l'audience du 16 mai 2019. (Note : toutefois, les réponses aux autres questions de la Régie ont été fournies oralement en preuve à l'audience ou en argumentation finale écrite).

La présente demande de frais est donc déjà réduite de manière à soustraire ces éléments susdits.

Le caractère réduit de cette demande de frais l'amène donc, entre autres, à être déjà d'un montant substantiellement inférieur au budget soumis.

Nous invitons respectueusement la Régie à accueillir cette demande de frais telle qu'ainsi déjà réduite.

Nous soulignons à cet égard au Tribunal notre participation aux questions écrites à Hydro-Québec TransÉnergie, de même que les autres parties de notre mémoire [C-SÉ-AQLPA-0013](#), notre preuve orale du 16 mai 2019 ([ns A-0123](#)), plus généralement notre participation aux audiences de rencontre préparatoire et aux audiences sur le fond du dossier et aux échanges écrits s'y rapportant, ainsi que notre [argumentation finale écrite C-SÉ-AQLPA-0018](#).

Nous attirons l'attention du Tribunal sur le caractère ciblé et pertinent des recommandations qui y étaient exprimées, et le souci d'identifier des solutions réalistes aux difficultés constatées, de même que sur le caractère sobre et raisonnable des frais demandés.

Plus particulièrement (mais non limitativement), nous attirons l'attention de la Régie sur le plan de notre [argumentation finale écrite C-SÉ-AQLPA-0018](#), qui regroupait comme suit notre preuve et nos recommandations, dont nous reproduisons ci-après des extraits :

CHAPITRE 2 DE L'ARGUMENTATION - LA STRUCTURE DE L'INTÉGRATION DES ASPECTS DE LA PRÉSENTE PHASE DU PRÉSENT DOSSIER AU TEXTE DES TARIFS ET CONDITIONS

EXTRAIT(S) :

EXTRAITS (PAR 6) :

- **Modifier le titre de [l'Appendice J], afin de le renommer « *Politique du Transporteur relative aux investissements [et non pas aux ajouts] au réseau de transport* ». Ce titre permettra ainsi de couvrir les quatre catégories d'investissements et non plus seulement les « ajouts » en croissance.**
- **Insérer immédiatement après le titre, le texte intégral de l'article 12A proposé par le Transporteur.** Ce texte directeur indiquera ainsi la séquence de l'allocation des coûts des investissements entre les quatre catégories.
- **Ensuite placer la Description synthétique de chacune des quatre catégories d'investissements, dans l'ordre du séquençage, avec les modifications qu'il plaira à la Régie d'y apporter, notamment suite aux représentations des intervenants, dont SÉ-AQLPA ci-après. Cette Description synthétique (avec les amendements que la Régie souhaitera y apporter) comporte déjà des exemples et des « barèmes » d'interprétation des catégories ; il n'y a pas lieu d'ajouter un texte distinct de « barèmes » sauf par la voie d'amendements éventuels au texte de cette Description synthétique, dont ce qui est énoncé à notre mémoire et [dans l'argumentation]. (Il est à noter que le texte actuel de l'Appendice J comporte lui aussi une définition des investissements en croissance ainsi que des**

barèmes et exemples et deviendrait ainsi intégré à la Description synthétique de la catégorie des investissements en Croissance des besoins.)

7 - RECOMMANDATION : Il ne serait pas souhaitable selon nous de placer la Description synthétique de chacune des quatre catégories d'investissements hors de l'Appendice J.

Ce ne serait notamment pas souhaitable de la placer dans une Annexe distincte de l'Appendice J, car cela éparpillerait inutilement les textes en des endroits différents. Cela serait d'autant plus inopportun que le texte actuel de l'Appendice J constitue déjà une partie de la Description synthétique de la catégorie des investissements en Croissance des besoins.

Il serait encore moins opportun de placer cette Description synthétique dans un texte adopté par la Régie, mais hors des *Tarifs et conditions*. Cela constituerait une anomalie puisque cela signifierait que les noms des [quatre] catégories figureraient aux *Tarifs et conditions* mais sans [que celles-ci ne soient] définies dans ceux-ci [à savoir les 4 catégories que HQT propose de citer en un nouvel article 12B, lequel nous proposons plutôt de placer en préambule à l'Appendice J tel que susdit].

Par ailleurs, il ne serait pas conforme aux articles 16 et 25 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* qu'une Description synthétique externe aux Tarifs et conditions puisse n'être adoptée que par une formation d'un régisseur unique de la Régie à l'occasion de l'étude des demandes d'autorisations annuelles de moins de 25 M\$ de HQT, puisque ces articles de la Loi exigent une audience publique devant une formation de trois régisseurs pour modifier des tarifs et conditions.

8 - RECOMMANDATION : Un problème reste à régler : tant la proposition d'article 12A de HQT que la nôtre ci-dessus auront pour effet d'insérer, au texte des *Tarifs et conditions*, trois locutions [différentes] pour désigner la même réalité, à savoir :

- ❑ **Les « investissements en croissance des besoins ».**
- ❑ **Les « ajouts au réseau »**, ce terme devant être compris aux *Tarifs et conditions*, non pas dans son sens ordinaire dans la langue française mais plutôt dans le sens inhabituel d'« investissements en croissance des besoins », ce qui se déduit de l'article 1.4 des *Tarifs et conditions*.
- ❑ L'expression « **les modifications ou additions aux installations reliées au transport qui s'intègrent au réseau de transport global du Transporteur, réalisées pour répondre à la demande des clients du service de transport en vertu de la Partie II, de la Partie III ou à la demande du Distributeur en vertu de la Partie IV des présentes** » que l'on retrouve à cet article 1.4 et de nouveau à la fin de l'Appendice J. Cette expression, dans le contexte, doit se comprendre non pas dans son sens ordinaire dans la langue française (car la totalité des investissements de HQT de toutes catégories visent à lui permettre de répondre aux demandes de service de ses clients, avec qualité et fiabilité), mais plutôt dans le sens inhabituel la limitant aux seuls investissements en croissance des besoins.

Comme il ne serait pas logique d'utiliser trois locutions différentes pour désigner la même réalité (dont deux locutions utilisées dans un sens différent de leur sens ordinaire dans la langue française), nous proposons d'uniformiser le texte des *Tarifs et conditions*, **en utilisant uniquement l'expression « investissements en croissance des besoins » pour désigner cette réalité.** (Par ailleurs, l'article 1.4 [des Tarifs et conditions] ne sera alors plus nécessaire).

9 - RECOMMANDATION : Pour simplifier la lecture de l'Appendice J tel que nous recommandons de l'élargir par la présente, nous recommandons une **numérotation de tous ses paragraphes**, selon un mode « section J,1, sous-section J.1.1, article J.1.1.1, etc. ». Il est déjà en effet très difficile de s'y retrouver actuellement (au point où même le procureur de HQT a parlé erronément en audience de l'« *article 2 de l'Appendice J* », alors qu'il n'existe pas de telle numérotation). Une numérotation plus claire sera encore plus souhaitable si cet Appendice J est élargi tel que nous le proposons à la présente.

CHAPITRE 3 DE L'ARGUMENTATION - LES INVESTISSEMENTS EN RESPECT DES EXIGENCES

EXTRAIT(S) :

LE RESPECT DES EXIGENCES DE SÉCURITÉ ET FIABILITÉ

12 - Nous avons été surpris, tant lors de la Description synthétique des catégories déposée par HQT que lors des témoignages de son panel en audience, de noter que les investissements en respect des exigences de sécurité et fiabilité ne semblent pas faire partie de cette première catégorie selon elle, mais plutôt de la catégorie du Maintien et de l'Amélioration de la qualité du service.

RECOMMANDATION : Il nous semble [...] que les investissements en respect des exigences de sécurité et fiabilité devraient au contraire non seulement faire partie de cette première catégorie de *Respect des exigences* mais même en constituer les plus importants investissements.

Ainsi, dans le séquençage des coûts, si HQT décide de profiter d'une même intervention [à la fois] pour desservir une croissance des besoins et pour rehausser la performance d'un équipement existant qui n'est plus conforme aux normes plus récentes de fiabilité et de qualité, alors le coût de ce seul « rehaussement de performance » sera d'abord alloué au Respect des exigences et ce n'est que la partie excédentaire qui sera allouée à la Croissance des besoins. [...]

L'IDENTIFICATION DES ENCADREMENTS, NORMES ET ENGAGEMENTS CONTRACTUELS EMANANT DU TRANSPORTEUR LUI-MEME(OU AUXQUELS IL A LUI-MEME DECIDE DE SOUSCRIRE) :

13 - Dans notre mémoire [C-SÉ-AQLPA-0013, SÉ-AQLPA-1, Doc. 1](#), en page 22, nous avons exprimé des réserves à ce que les investissements résultant d'encadrements, normes et engagements contractuels émanant du Transporteur (ou auxquels il a lui-même décidé de souscrire), fassent toujours partie de la catégorie du Respect des exigences.

Nous précisons que la proposition de SÉ-AQLPA n'est pas à l'effet de reconnaître dans la catégorie d'investissement « Respect des exigences » les seules normes et encadrements qui émanent de tiers. Des normes et encadrements émanant d'Hydro-Québec elle-même (le Transporteur ou une autre unité s'il y a lieu) pourraient être reconnues dans cette catégorie.

RECOMMANDATION : Mais il y a lieu d'être prudent dans un tel cas, en codifiant au texte de la Description synthétique de cette catégorie (intégrée à l'Appendice J selon notre proposition) le pouvoir discrétionnaire de la Régie de les classer ainsi ou non. [...]

Notre proposition consiste d'abord à requérir que le Transporteur indique le cas échéant lors de ses demandes d'autorisation d'investissements à la Régie, ceux qui résultent de normes ou d'encadrements ou d'engagements contractuels d'Hydro-Québec elle-même. Il sera alors loisible à la Régie, après avoir reçu les représentations éventuelles d'intervenants, de statuer si l'investissement devrait ou non faire partie de la catégorie Respect des exigences ou d'une autre catégorie (telle que les investissements en croissance). Ce sera selon les circonstances particulières de chaque cas que la Régie prendra cette décision ; l'objectif est de s'assurer que le coût d'un investissement (par exemple en croissance) ne se trouve pas erronément assumé entièrement par le Transporteur à titre d'investissement en respect d'une exigence qu'Hydro-Québec aurait elle-même émise.

Ce n'est [donc pas] de façon générique que le jugement sur la juste qualification de ces investissements s'effectuera mais selon les circonstances propres à chaque cas. Ainsi, nous notons qu'à la Pièce B-0188, le Transporteur mentionne qu'il existerait plus de 150 directives d'exploitation du réseau. À la Pièce B-0188, il mentionne aussi qu'il existe de multiples critères internes de conception du réseau et de nombreux encadrements internes. Enfin, à la pièce B-0190, il mentionne également diverses possibilités d'ententes contractuelles qui poseraient des exigences. Chacune de ces catégories de directives, critères et encadrements pourrait en principe justifier une catégorisation des investissements en résultant comme étant en Respect des exigences. Mais, tel que susdit, il nous semble que l'on ne devrait pas exclure *a priori* que la Régie puisse vouloir examiner davantage un cas particulier dont elle serait saisie et puisse alors conclure que le coût résulte véritablement d'une « exigence » et non d'une croissance. Il en serait de même quant aux ententes contractuelles. **Par exemple, une directive, un critère, un encadrement du Transporteur ou une entente contractuelle qui auraient spécifiquement été conçues en lien avec un demande précise d'ajout en Croissance pourrait elle-même, selon les circonstances, être considérée comme faisant réellement partie de ce besoin en Croissance plutôt que d'être classé comme un investissement en Respect des exigences.**

CHAPITRE 4 DE L'ARGUMENTATION - LES INVESTISSEMENTS EN MAINTIEN DES ACTIFS.

EXTRAIT(S) :

15 - RECOMMANDATION : Nous sommes satisfaits de la Description synthétique proposée par le Transporteur. Tout au plus, le nom de la catégorie pourrait être remplacé par « investissements en pérennité des actifs », ce qui éviterait la confusion avec la catégorie du maintien et de l'amélioration de la qualité du service. L'expression « pérennité des actifs » est déjà couramment employée devant la Régie.

CHAPITRE 5 DE L'ARGUMENTATION - LES INVESTISSEMENTS EN CROISSANCE DES BESOINS

EXTRAIT(S) :

LES PROVISIONS POUR COÛTS D'EXPLOITATION, D'ENTRETIEN ET AUTRES COÛTS FUTURS

17 - Nous notons que l'Appendice J actuel incorpore déjà au coût d'un investissement en croissance une provision de 19 % pour tenir compte de la valeur actualisée sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien de tels investissements.

RECOMMANDATION : Nous proposons que soit ajouté à ce coût **une autre 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.** Il s'agit là, avec la modification apportée en témoignage oral, de la recommandation C-SÉ-AQLPA-2-6.1 de notre mémoire [C-SÉ-AQLPA-0013, SÉ-AQLPA-1, Doc. 1](#).

Certes, ce coût pourra varier, mais il n'est en moyenne pas nul et il est possible de l'estimer de façon paramétrique comme on l'a fait pour les coûts d'exploitation et d'entretien. Il serait donc inexact, vu l'incertitude de l'estimation, de retenir que, dans 100% des cas, les coûts prévus d'un raccordement durant sa vie utile et jusqu'à son retrait soient exactement de 0\$. Un estimé à 0\$ est de toute évidence inexact en moyenne.

Il est conforme aux principes du développement durable d'internaliser, dans les coûts d'un bien, tous ceux à être encourus durant sa vie utile et jusqu'à sa disposition.

18 - RECOMMANDATION : Dans la recommandation C-SÉ-AQLPA-2-6.1 *in fine* de notre mémoire [C-SÉ-AQLPA-0013, SÉ-AQLPA-1, Doc. 1](#), nous avons également proposé que « 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. ».

Cela est conforme au principe, reconnu par HQT, que l'estimation des coûts dans une entente de raccordement, n'est pas finale. C'est le coût réel qui doit être assumé par le demandeur d'investissement en croissance. Comme dans tous les droits contractuels, le droit de HQT doit être exercé selon les principes de la bonne foi et de la raisonnable.

La Régie devrait, par cohérence, refuser la proposition de HQT de modifier l'Appendice J pour supprimer le droit du Transporteur d'obtenir le coût réel dans certains cas. La Régie devrait également par cohérence supprimer des Tarifs et conditions l'obligation du client de signer le texte de l'Entente de raccordement qui ne ferait pas partie des Tarifs et conditions ; à tout le moins, il devrait être précisé qu'en cas de différence entre l'Entente de raccordement et le texte des Tarifs et conditions, ces derniers prévalent. Nous visons particulièrement à éviter qu'une variation du texte des Ententes de raccordement unilatéralement décidée par HQT ne vienne réduire son droit d'obtenir une allocation du coût réel d'un investissement en croissance selon les règles posées par l'Appendice J.

POUR UNE APPLICATION PLUS RIGOUREUSE DES CRITERES DEJA EXISTANTS PLUTOT QUE LEUR MODIFICATION :

19- Dans notre rapport (notamment au paragraphe 50, page 34), nous avons également souligné les difficultés dans la catégorisation des projets de croissance de la charge locale. Un manque de cohérence semble caractériser les classements d'investissements à cet égard [...].

RECOMMANDATION : Après réflexion, nous soumettons au Tribunal que les règles actuelles d'allocation des coûts entre les 4 catégories (selon l'article 12B proposé par HQT, que nous proposons de placer en Appendice J), si elles étaient appliquées avec davantage de rigueur, éviteraient ce genre d'incohérence.

Nous soumettons donc respectueusement qu'il n'est pas nécessaire de modifier ces règles (selon l'article 12B proposé par HQT, que nous proposons de placer en Appendice J) pour les préciser davantage. Il suffit d les appliquer de façon rigoureuse (comme ce fut le cas au Projet Gracefield susdit par exemple).

CHAPITRE 6 DE L'ARGUMENTATION - LES INVESTISSEMENTS EN MAINTIEN ET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DU SERVICE

EXTRAIT(S) :

21 - Tel que mentionné plus haut, les investissements résultant de la mise en œuvre de normes de fiabilité ou de fermetures de centrales ne devraient pas figurer parmi les exemples de cette catégorie.

22 - RECOMMANDATION : Les propositions énoncées au présent mémoire quant aux catégories de Respect des exigences et de Croissance des besoins, si elles sont adoptées par la Régie, réduisent de façon correspondante la catégorie du maintien et amélioration de la qualité du service.

RECOMMANDATION : À cela s'ajoute le fait que la Régie pourra toujours, lors de l'examen de la planification décennale des investissements lors de chaque cause tarifaire de HQT (puis lors des demandes d'autorisation spécifiques d'investissements), énoncer qu'il est dans l'intérêt public que HQT réalise, à titre d'investissement en Amélioration et maintien de la qualité, certains investissements structurants. **Mais si la Régie en décide ainsi, elle s'assurera d'être équitable entre les investissements structurants pour tous les types de clients. Ainsi, comme nous le notions dans notre demande d'intervention, l'on devrait par exemple, on devrait être éviter que la masse de la clientèle paye les projets « structurants » bénéficiant aux futures centrales de HQT, mais non les projets « structurants » bénéficiant aux futurs parcs éoliens approvisionnant HQT.**

CHAPITRE 7 DE L'ARGUMENTATION - L'INOPPORTUNITÉ D'UNE CATÉGORIE DISTINCTE POUR LES INVESTISSEMENTS VISANT À RÉDUIRE LES PERTES

EXTRAIT(S) :

RECOMMANDATION NO. 2-8.1

LES AJOUTS AU RESEAU VISANT A COMPENSER LES PERTES SUR LE RESEAU OU LES REDUIRE

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.

* * *

Nous espérons humblement que notre intervention aura été utile aux délibérations de la Régie.

Pour l'ensemble de ces motifs, nous invitons respectueusement la Régie à accueillir la demande de frais de l'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)* et de *Stratégies Énergétiques (S.É.)*.

Espérant le tout à votre entière satisfaction, nous vous prions, Chère Consœur, de recevoir l'expression de notre plus haute considération.



Dominique Neuman, LL.B.

Procureur de l'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)* et *Stratégies Énergétiques (S.É.)*

c.c. La demanderesse.