

Réplique du Transporteur

Table des matières

INTRODUCTION	5
1. L'Association Hôtellerie Québec (« AHQ ») et l'Association des restaurateurs du Québec (« ARQ ») (collectivement « AHQ-ARQ »)	5
2. L'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité (« AQCIE ») et le Conseil de l'industrie forestière du Québec (« CIFQ ») (collectivement « AQCIE-CIFQ »)	9
3. Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (« EBM »)	13
4. La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (« FCEI »)	14
5. Le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (« GRAME »)	16
6. Nalcor Energy Marketing Corporation (« NEMC »)	18
7. Stratégies Énergétiques (« SÉ ») et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« AQLPA ») (collectivement « SÉ-AQLPA »)	40
CONCLUSION	41

INTRODUCTION

Avec la permission de la Régie, le Transporteur offre la présente réplique aux divers arguments et éléments soumis par les intervenants dans leurs argumentations présentées le 29 novembre 2016.

En réplique à ces argumentations, le Transporteur réfère aux décisions antérieures de la Régie, aux extraits de preuve documentaire ou testimoniale auxquels ces décisions correspondent ainsi qu'aux documents externes auxquels les intervenants se réfèrent pour appuyer leurs argumentations.

1. L'Association Hôtellerie Québec (« AHQ ») et l'Association des restaurateurs du Québec (« ARQ ») (collectivement « AHQ-ARQ »)

Le Transporteur offre sa réplique aux divers arguments de l'intervenant lors de son argumentation, tel que ci-après.

Objectifs corporatifs

Au paragraphe 3 de son plan d'argumentation, l'AHQ-ARQ considère que les objectifs corporatifs ne sont pas suffisamment ambitieux et recommande à la Régie de n'accorder que 65 % des coûts du régime de rémunération incitative, soit seulement 1 M\$ des 1,6 M\$ demandés. En sus du témoignage de M. Boucher en audience¹ à ce sujet, le Transporteur réitère que ce montant de 1,6 M\$ est estimé en prenant pour hypothèse un degré d'atteinte des résultats à la cible de 67 %². Par conséquent, le Transporteur est d'avis que la recommandation de l'intervenant ne devrait pas être prise en compte par la Régie puisque sa prévision considère déjà une réduction du même ordre.

Modèle de gestion des actifs (« MGA »)

L'intervenant recommande de ne reconnaître aucun montant concernant le montant additionnel de maintenance du MGA alléguant que le Transporteur ne s'est pas déchargé de son fardeau de preuve. En réplique, le Transporteur soutient que :

- Les démonstrations sont faites, la preuve du Transporteur est probante à l'effet que le MGA est au cœur de son efficience ;

¹ NS, 18 novembre 2016, p. 96.

² HQT-6, Document 2, p. 28, lignes 15 à 17.

- Les besoins et le budget additionnel demandé sont appuyés par une preuve probante qui n'a pas été, avec égards, valablement contredite par l'intervenant. Le Transporteur n'a jamais réussi, sauf erreur, à obtenir l'adhésion globale des participants aux audiences à l'égard de ses propositions et il ne pourra jamais atteindre ce niveau si désirable soit-il. Il s'en remet donc, comme il se doit, à l'appréciation de la Régie.

L'intervenant questionne la production tardive par le Transporteur d'une analyse de rentabilité fondée sur les coûts évités. En réplique, le Transporteur soutient qu'il a réagi aux demandes de la Régie et aucun reproche ne peut lui être fait à cet égard. Le Transporteur, confronté à la difficulté de quantifier certains effets indésirables des indisponibilités forcées (« IF »), a privilégié, au moment du dépôt de sa preuve, la méthode développée par le Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations (« CIRANO »), soit :

- Une analyse « coûts – bénéfiques » avec prise en considération du risque ;
- Une méthodologie appuyée sur des critères d'application valables dans les deux cas (stratégies de maintenance et pérennité) ;
- Une rentabilité démontrée avec une approche éprouvée et conservatrice.

Dans son plan d'argumentation³, l'intervenant répond aux arguments du Transporteur sur le sujet de l'étude réalisée par Deloitte pour le compte de l'Association canadienne de l'électricité (« ACÉ ») sur la gestion des actifs⁴. Il réitère que :

« Elle n'est pas juste sur les distributeurs. Elle implique des transporteurs. Et je ne vous ferai pas la nomenclature longue et complète de chacune des parties qui y sont, mais vous pourrez y constater qu'Hydro-Québec y participait. D'ailleurs, on s'interroge à savoir si maître Fréchette nous apprend en preuve... plaidoirie, qu'il nous dit, dans le fond, qu'Hydro-Québec TransÉnergie n'y a pas participé. Encore faut-il que cette preuve-là soit faite s'il veut la faire. ».

Sur ce sujet, le Transporteur souhaite faire les mises au point suivantes :

- L'AHQ-ARQ introduit de la nouvelle preuve lors de son témoignage, soit les conclusions d'une étude sur lesquelles il aurait pu questionner les témoins du Transporteur.
- L'étude en question porte sur l'utilisation du Asset Health Index (« AHI »). Or, le Transporteur introduit le AHI dans ses modèles depuis 2008 et, par conséquent, est

³ NS, 29 novembre 2016, p. 157 à 160.

⁴ NS, 29 novembre 2016, p. 158.

bien en avance sur les conclusions de cette étude publiée en 2014. Il l'a d'ailleurs mentionné en audience au dossier R-3934-2015⁵ :

« TransÉnergie préside d'ailleurs le Comité des pratiques gagnantes du Transmission Council de l'Association canadienne de l'électricité et les pratiques du modèle de gestion des actifs de TransÉnergie sont reconnues comme les plus performantes par les membres du Transmission Council. »

- Cette étude porte sur les distributeurs d'électricité et a été commanditée par le Distribution Council de l'ACÉ. Un seul transporteur d'électricité y a participé provenant de l'Ouest canadien.

Le Transporteur est d'avis que l'intervenant aurait pu aborder cette étude en présence des témoins du Transporteur afin de permettre à la Régie d'avoir l'heure juste sur la portée exacte de l'étude et sur la performance du Transporteur sur les dimensions couvertes par celle-ci.

En réponse aux arguments⁶ de l'AHQ-ARQ qu'il n'y ait que très peu d'IF qui affectent l'IC, le Transporteur soutient que l'IC-Transport n'est pas un indicateur valable de la fiabilité du parc d'actifs. Les IF ont beaucoup d'impacts sur les activités du Transporteur et l'IC-Transport n'en mesure qu'une faible part. Le rôle du Transporteur ne se limite pas à fournir une alimentation ininterrompue aux clients du Distributeur. La qualité de l'électricité fournie, les niveaux de tension, la fréquence, l'élimination rapide de court-circuit, le service point à point, le raccordement des producteurs et des clients de grande puissance, l'équilibre entre la charge et la production, la conduite et la stabilité du réseau sont autant d'exemples de responsabilités menacées par les IF et qui ne sont pas reliées à l'IC-Transport. La grande majorité des équipements du Transporteur ne sont pas raccordés directement aux clients et sont néanmoins requis. Se limiter seulement aux IF ayant un impact sur l'IC-Transport reviendrait à ignorer la grande majorité des actifs, soit le réseau de transport principal, les postes de départ, la majorité des équipements des postes sources, les équipements de compensation et les automatismes dans les postes satellites, etc. Réduire l'analyse seulement aux IF ayant un impact sur l'IC-Transport est une vision très limitée et réductrice du rôle du Transporteur.

⁵ R-3934-2015, NS, 24 novembre 2015, p. 162.

⁶ NS, 29 novembre 2016, pp. 145-146.

Taux de pertes de transport

Dans son plan d'argumentation, aux pages 8 et 9, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de « demander au Transporteur de produire une étude pour identifier et quantifier les principales causes permettant d'expliquer les pertes de transport » et questionne l'« impossibilité de fournir le taux de pertes mensuelles ».

En ce qui a trait à l'étude afin d'identifier et quantifier les principales causes permettant d'expliquer les pertes de transport, le Transporteur réitère sa plaidoirie, en date du 29 novembre 2016, pages 43 et 44, traitant de ce sujet.

Il importe de rappeler que la Régie n'a pas retenu une méthode analytique pour l'évaluation des pertes de transport. Une méthode analytique dépend des hypothèses retenues. Plus elles sont nombreuses et complexes et plus un tel exercice pourrait amener des conclusions vagues ou erronées, sans compter les efforts et les ressources requises.

Les pertes obtenues par mesurage sont cependant évaluées pour l'ensemble du réseau sans distinguer les divers facteurs. La Régie a opté pour un taux de pertes annuel, basé sur des mesures réelles, comme elle l'exprime dans la décision D-2002-95, page 290. À la même référence, elle considère aussi que l'utilisation d'un taux annuel reflète davantage le coût global dû aux pertes de transport au cours d'une année.

Par ailleurs, le Transporteur trouve regrettable la confusion semée par l'intervenant en ce qui a trait aux mesures réelles sur le réseau tout au cours de l'année et le calcul du taux de pertes sur une base annuelle.

En fait, le taux de pertes réel est déterminé sur une base annuelle. Il correspond à la différence entre l'énergie reçue et celle livrée, divisée par l'énergie livrée sur le réseau, comme l'a notamment expliqué le témoin du Transporteur, M. Jean-Pierre Giroux⁷ :

« La façon de mesurer le taux de pertes, elle n'a pas changé. C'est toujours ce qui rentre sur le réseau moins ce qui sort sur la quantité d'énergie livrée. »

La même explication a été fournie à la pièce HQT-13, Document 1, en réponse à la question 34.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie.

Ce calcul est sur une base annuelle, compte tenu que le Transporteur dépose à la Régie le taux de pertes de transport annuel réel, et ce, dans le cadre du Rapport annuel du Transporteur selon la décision D-2002-95, page 376, annexe 8, ainsi que dans les demandes tarifaires.

⁷ NS, 22 novembre 2016, pp. 38 et 39.

En conclusion, en ce qui a trait à l'établissement du taux de pertes, le Transporteur respecte les méthodes retenues et effectue les suivis demandés par la Régie.

En outre, dans son plan d'argumentation, à la page 9, et dans sa plaidoirie, l'intervenant soulève le projet Chamouchouane. Selon l'intervenant, 50 %⁸ de la valeur du projet Chamouchouane est basée sur l'amélioration d'un taux de pertes. Avec égards, cette affirmation n'est pas exacte :

- Objectif reconnu du projet : corriger un biais structurel du réseau ;
- Chamouchouane n'a pas pour objectif de réduire le taux de pertes, son objectif reconnu est la fiabilité ;
- La valeur des pertes a été prise en considération dans l'analyse économique des diverses solutions examinées.

Avec égards, le Transporteur demande le rejet des propositions de l'intervenant.

2. L'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité (« AQCIE ») et le Conseil de l'industrie forestière du Québec (« CIFQ ») (collectivement « AQCIE-CIFQ »)

Le Transporteur offre sa réplique aux divers arguments de l'intervenant lors de son argumentation, tel que ci-après.

À l'appui de sa thèse selon laquelle les consommateurs ne devraient pas supporter la totalité de l'amortissement accéléré découlant du remplacement des disjoncteurs de modèle PK, l'intervenant cite la décision D-2009-015⁹ (en lien avec le retrait d'actifs au poste des Cantons).

En réplique, le Transporteur précise :

- Cette décision n'est pas une décision de principe sur le sujet car la Régie considérait que le Transporteur n'avait pas, à l'époque, fourni suffisamment d'information sur le retrait d'équipement en cause contrairement au présent dossier, et les coûts visés avaient alors été portés dans un compte de frais reportés (« CFR ») hors base de tarification jusqu'à leur justification complète demandée dans le cadre de la prochaine demande tarifaire du Transporteur ;

⁸ NS, 29 novembre 2016, pp. 154-156.

⁹ R-3669-2008 – Phase 1.

- Dans le cas du retrait d'actifs au poste des Cantons, aucun actif de remplacement n'était prévu, contrairement au cas actuel du remplacement des disjoncteurs de modèle PK ;
- À la suite de la décision D-2019-015, le Transporteur a fourni les informations détaillées requises par la Régie et les coûts reliés à ce retrait d'actifs au poste des Cantons ont finalement été autorisés par la décision D-2010-032¹⁰.

À l'appui de sa thèse précitée, l'intervenant cite le Rapport 2003¹¹ (annexe A des réponses de l'intervenant aux questions de la Régie).

Le Transporteur réplique :

- Que le Rapport présente les deux options, soit la remise à neuf (ci-après « RAN ») et le remplacement par des disjoncteurs SF₆, comme « pratiquement équivalentes » :

Rapport Page 17 :

« 3. *Orientation proposée*

- *L'évaluation globale montre que les deux options sont pratiquement équivalentes.*
- *Même si la RAN des PK est une bonne solution, nous proposons le remplacement progressif d'une partie du parc des PK par des SF₆.* »
- Les disjoncteurs SF₆ constituaient une nouvelle technologie, leur déploiement progressif était tout à fait normal et justifié¹².
- RAN : Le Transporteur a effectué des RAN car c'était la solution viable et valable à ce moment.
- Les décisions de la Régie portant sur les demandes de budgets annuels des investissements pour les périodes qui suivent ont autorisé les budgets de RAN, notamment de disjoncteurs PK :
 - Période 2004-2007 : RAN et remplacement ;

¹⁰ R-3706-2009.

¹¹ C-AQCIE-CIFQ-0017, *Étude sur le choix de remplacement versus la remise à neuf (Disjoncteur pneumatique type PK à 735 kV)*.- 19 décembre 2003.

¹² Dans sa réponse à l'engagement 7, HQT-15, Document 3.7, le Transporteur a fait état des problèmes de jeunesse sur plusieurs modèles de tels disjoncteurs et de la nécessité d'en remplacer en raison de problèmes de conception et de fabrication.

- Période 2008-2013 : RAN et remplacement dans le cadre du déploiement de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur¹³.

Revoir les actions du passé avec le bénéfice de la rétroaction à l'égard de RAN n'est pas valable ni recevable et ce, tel que l'exprime la Régie dans sa décision D-2007-24 :

À la page 16 :

« Dans le contexte de cette jurisprudence de la Régie et de la Régie du gaz naturel, le fait d'écarter la présomption de prudence uniquement sur la base du constat d'un dépassement de coûts du Projet ne semble pas satisfaire aux critères du test jurisprudentiel de prudence.

En effet, comme souligné plus haut, la présomption de prudence doit être écartée par une preuve et elle doit être contestée sur la base de motifs raisonnables (« challenged on reasonable grounds »). Dans le présent cas, il n'y a eu aucune telle contestation de la part des participants intéressés ou d'intervenants. »

À la page 18 :

« L'imprudence est définie en terme de faute ou de négligence tenant à un manque de prévoyance, au manquement au devoir d'agir avec soin ou attention (« care »), à un abus, à des actions malhonnêtes, à du gaspillage (« wasteful ») ou à des dépenses inutiles.

La question est donc de savoir si la preuve montre que les montants que les régisseurs majoritaires ont retranchés de la base de tarification de la demanderesse et ceux qu'ils ordonnent de ne pas y inclure, sont des dépenses qui ont été encourues (ou seront encourues) imprudemment au sens de la jurisprudence applicable en la matière. »

À la page 20 :

« Les motifs de la Décision cités plus haut voulant que la demanderesse ait été imprudente en allant de l'avant avec le Projet, en dépit de « changements importants », sont basés sur une analyse rétrospective des faits (« hindsight ») et non, comme l'exige l'application du test jurisprudentiel de prudence, sur la preuve de faits connus ou que la demanderesse devait connaître au moment où elle a pris sa décision de poursuivre la réalisation du Projet. [...]

Il est difficile de reprocher à la demanderesse ou de taxer de négligence le fait qu'elle soit allée de l'avant avec le Projet avant de connaître précisément les coûts des modifications à y apporter. En effet, la preuve non contredite est à l'effet que le Projet avait été autorisé par la Régie avec l'accord unanime des participants intéressés en raison, entre autres, du fait qu'il s'agissait d'une initiative d'intérêt public et privé dédiée à la valorisation du méthane d'un site d'enfouissement de déchets, pour des considérations économiques et environnementales. »

¹³ R-3520-2003, HQT-1, Document 1, p. 20, lignes 3 et 13-14 et décision D-2004-87 ; R-3557-2004, HQT-1, Document 1, p. 24, lignes 7 et 17-18 et décision D-2005-50 ; R-3592-2005, HQT-1, Document 1, p. 11, lignes 13-16, p. 12, lignes 10 à 19 et p. 39, lignes 13-20, décision D-2006-89 ; R-3606-2006, HQT-1, Document 1, p. 23, lignes 8-13, p. 31, lignes 9-20, p. 47, lignes 3-8 et p. 60, lignes 5-13 et décision D-2006-170 ; R-3641-2007, HQT-1, Document 1, p. 14, lignes 3-6, p. 15, lignes 9-12 et p. 55, lignes 12-23 et décision D-2008-020 ; R-3707-2009, HQT-1, Document 1, p. 28, lignes 1-8 et p. 60, lignes 10-11 et décision D-2010-056 ; R-3739-2010, HQT-1, Document 1, p. 28, lignes 1-8 et p. 62, lignes 10-11 et décision D-2010-138 ; R-3778-2011, HQT-1, Document 1, p. 26, lignes 2-8 et décision D-2012-012.

À la page 21 :

« 7. CONCLUSIONS

L'analyse démontre donc que le constat d'imprudence et les Conclusions de la Décision qui en découlent ne sont pas justifiés par la preuve des faits connus par la demanderesse au moment où elle a pris ses décisions de poursuivre la réalisation du Projet.

[...]

Il n'y a aucune preuve au dossier justifiant de qualifier d'imprudentes les décisions de la demanderesse au sens de ce terme en jurisprudence réglementaire, c'est-à-dire qu'il n'y a aucune preuve d'une faute, de négligence tenant à un manque de prévoyance, au manquement au devoir d'agir avec soin ou attention (« care »), à un abus, à des actions malhonnêtes, à du gaspillage (« wasteful ») ou à des dépenses inutiles. »

À la page 22 :

« De plus, la preuve est claire : les équipements additionnels requis pour la dessiccation du biogaz et que les régisseurs majoritaires ont retirés de la base de tarification étaient nécessaires et ont coûté ce qu'ils devaient coûter. »

Les décisions successives de la Régie qui ont autorisé les budgets de RAN ainsi que les décisions de la Régie qui ont autorisé l'intégration à la base de tarification de disjoncteurs remis à neuf sont finales et le Transporteur est bien fondé de demander la récupération entière des coûts intégrés au CFR créé par la décision D-2016-077 et confirmé par la décision D-2016-174.

Par ailleurs, le Transporteur souligne que ses demandes à l'origine des budgets de RAN ont été présentées conformément à l'article 5 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* et ont par conséquent visé des catégories d'investissement, et non des projets individuels spécifiques. Avec égards, il estime inexact d'alléguer, comme le fait l'intervenant, qu'il « n'y a aucun détail qui est fourni par le Transporteur quant à ce que constituent les équipements en question »¹⁴ dans le cadre de demandes de budgets annuels des investissements, alors que ce dernier a fourni les renseignements prévus par cet article.

En ce qui a trait aux représentations de l'intervenant liées à la remise en cause de l'examen de ces budgets annuels des investissements, le Transporteur considère qu'une telle remise en cause est inopportune et non justifiée sur la base de la situation particulière des disjoncteurs PK. En effet, leur remplacement a fait l'objet d'une demande spécifique qui découlait de l'évolution de l'état de ces équipements, plus particulièrement de bris survenus en janvier 2014 et février 2015 et du lien entre eux, comme souligné en plaidoirie.

¹⁴ NS, 29 novembre 2016, p. 189, lignes 18 à 20.

3. Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (« EBM »)

Le Transporteur offre sa réplique aux arguments de l'intervenant concernant le sujet « taux de pertes » lors de son argumentation, tel que ci-après.

EBM n'a pas déposé de mémoire. Dans sa plaidoirie orale, l'intervenant réfère à des réponses du Transporteur dans le présent dossier ou à d'autres documents.

L'intervenant indique que dans le cadre du dossier R-3401-98 le Transporteur a effectué, selon lui, une étude sur les pertes de transport¹⁵.

Le Transporteur précise que depuis la demande tarifaire 2001 (dossier R-3401-98), la Régie n'a pas retenu une étude, ni une méthode analytique, pour l'évaluation des pertes de transport, comme traité plus amplement dans la section à ce sujet visant l'AHQ-ARQ. Elle a accepté l'utilisation d'un taux de pertes annuel basé sur des mesures réelles sur l'ensemble du réseau.

L'intervenant stipule que pour l'année 2017, le taux de pertes passe de 5,91 % à 6,13 %, ce qui représente une augmentation significative de 3,72 %¹⁶.

L'intervenant utilise cependant des valeurs du taux de pertes qui ne sont pas conformes. Pour l'année 2017, le taux de pertes de transport, établi conformément à la décision D-2009-015, est de 6,0 % comme présenté à la pièce HQT-10, Document 2, page 8. Pour l'année 2016, le taux de pertes est de 5,8 %, comme fixé par la Régie dans la décision D-2016-029, page 83. Entre ces deux années, l'augmentation n'est que de 0,2 % (établie soit par i) la différence entre 6,0 % et 5,8 %, ou par ii) l'application de ces taux de pertes à 100 MW, donnant 106 MW dans le premier cas et 105,8 MW dans le second cas, de sorte que l'augmentation est de seulement 0,2 %).

L'intervenant mentionne que dans la réponse du Transporteur à l'engagement 9 se retrouve l'étude du dossier R-3401-98, dans le cadre de laquelle le Transporteur aurait effectué un balisage auprès 134 autres transporteurs¹⁷.

Dans la réponse du Transporteur à l'engagement 9, à la pièce HQT-15, Document 3.9, le Transporteur fait référence à une pièce du dossier R-3401-98. La pièce mentionnée ne contient pas de balisage et n'en fait pas référence. De plus, dans la décision procédurale D-2016-137, page 19, la Régie ne retient pas, aux fins du présent dossier, les aspects liés à la comparaison avec les autres juridictions.

¹⁵ NS, 23 novembre 2016, pages 203 et 204.

¹⁶ NS, 23 novembre 2016, pages 204 et 205.

¹⁷ NS, 23 novembre 2016, page 116.

4. La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (« FCEI »)

Le Transporteur offre son constat et sa réplique aux divers arguments de l'intervenant lors de son argumentation, tel que ci-après.

Modèle de gestion des actifs

Contrairement aux propos tenus par divers intervenants dans cette audience concernant la demande du Transporteur pour un budget additionnel de maintenance en 2017 dérivé de son MGA, l'intervenant mentionne ce qui suit lors de son argumentation (déposée et amendée verbalement en audience) :

- « 5. HQT a donc déposé une preuve beaucoup plus élaborée sur cette question cette année.*
- 6. L'analyse de la preuve au dossier 2017 a effectivement démontré un vieillissement des actifs du Transporteur et une hausse des indisponibilités forcées (« IF ») de 34% sur la période 2010-2015. Ces IF entraînent des difficultés pour HQT dans sa capacité d'exploitation et d'entretien du réseau.*
- 7. HQT recommande de retenir le scénario Maintenance adaptée parmi quatre scénarios identifiés. Ce qui entraîne une hausse des coûts par rapport à la situation actuelle, mais des coûts significativement moindres que si les autres scénarios étaient retenus.*
- 8. Il est légitime de rechercher une solution optimale bien qu'HQT ne soit pas en mesure de l'identifier. [...]*
- 14. La FCEI ne conteste pas l'importance de contrôler les effets du vieillissement du réseau sur la fiabilité du service et les coûts à long terme ni l'importance d'agir rapidement. Même s'il n'est pas possible pour l'instant de juger de l'optimalité de la stratégie recommandée, la FCEI ne conteste pas qu'elle soit préférable au statu quo. Par conséquent, elle ne s'oppose pas à la hausse du revenu requis pour fin de maintenance additionnelle demandée par le Transporteur : [...]*
- 15. L'audience a certes démontré des faiblesses quant à la recherche de la solution optimale. Mais la problématique du vieillissement demeure. La FCEI juge donc qu'il faut aller du côté de la prudence et autoriser le montant requis par HQT. [...]*
- 16. La FCEI recommande donc qu'HQT :*
- poursuive le développement de son modèle et ses analyses de manière à pouvoir (sic) identifier la stratégie optimale d'intervention;*
 - clarifie les objectifs poursuivis quant à l'évolution des risques;*
 - développe des indicateurs reflétant à la fois le nombre d'IF et leurs effets tenant compte du contexte opérationnel du réseau.*
- 17. La FCEI estime que le Transporteur a démontré de manière suffisante que la stratégie qu'il propose est supérieure au statu quo. Elle recommande l'approbation des budgets demandés en lien avec la maintenance additionnelle. »*

Le Transporteur soumet à la Régie que les constats précités démontrent bien l'importance que les membres de la FCEI portent à la fiabilité et à la continuité du service de transport d'électricité.

Acuité des prévisions – Base de tarification

Aux pages 6 et 7 de son plan d'argumentation¹⁸, la FCEI soutient que l'analyse de la preuve et des données historiques montre une tendance du Transporteur à surestimer le niveau de la base de tarification. Il considère que le facteur de glissement intégré par le Transporteur dans ses prévisions de mises en service depuis 2014 est insuffisant, considérant que l'impact moyen historique des écarts de prévision sur les cinq (5) dernières années est d'environ 55 M\$, soit de 33 M\$ de plus que l'impact sur les revenus requis du facteur de glissement pris en compte pour l'année témoin 2017. Bien que l'intervenant note les efforts faits par le Transporteur afin d'améliorer l'acuité de ses prévisions, celui-ci considère nécessaire d'ajuster à la baisse les revenus requis 2017 du Transporteur d'un montant global de 33 M\$, pour tenir compte des différents effets (rendement, amortissement et taxes) de la surévaluation de la base de tarification.

L'analyse réalisée par la FCEI à l'appui de sa recommandation est jugée trop sommaire et incomplète par le Transporteur, l'intervenant ne considérant pas les éléments non liés au volume ou hors de son contrôle pour ces années, dont notamment :

- L'impact lié aux écarts de taux (évalué à 12 M\$ sur l'horizon 2011 à 2015) ;
- Le caractère atypique des années 2012 et 2013 (ex. interventions limitées dans plusieurs postes stratégiques, dues à la présence d'un nombre élevé de zones d'accès limitées (« ZAL »), report de certaines mises en service de parcs par les producteurs d'énergie éolienne, période prolongée de feux de forêt à l'été 2013) ;
- L'indisponibilité de la main d'œuvre suite à un conflit de travail survenu à l'automne 2014.

Le Transporteur considère que l'utilisation de tels écarts historiques n'est pas une base juste ni équitable, tenant compte notamment de ces éléments. Il juge suffisant le facteur de glissement de 800 M\$ pris en compte dans ses prévisions de mises en service pour l'année témoin 2017, celui-ci étant très confiant de réaliser ses mises en service planifiées pour l'année 2017. En effet, comme souligné par Mme Andrée Boucher dans sa présentation d'ouverture en audience, celles-ci sont supportées par un bloc dur de projets majeurs devant être réalisés et par des mises en service planifiées pour des projets d'investissement d'une valeur égale ou moindre à 25 M\$ d'un niveau comparable à ceux des cinq (5) dernières années¹⁹.

¹⁸ Paragraphes 18 à 23.

¹⁹ NS, 22 novembre 2016, page 209 et ss.

Revenus de facturation externe

À la page 7 de son plan d'argumentation, la FCEI recommande de fixer les revenus de facturation externe à 7,7 M\$ sur la base des revenus historiques moyens de 2011 à 2015, soit 4,5 M\$ de plus que le montant prévu par le Transporteur.

Le Transporteur réitère sa réponse à la question 6.1 de la demande de renseignements de la FCEI²⁰ dans le présent dossier.

5. Le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (« GRAME »)

Le Transporteur offre son constat et sa réplique aux divers arguments de l'intervenant lors de son argumentation, tel que ci-après.

Indicateur de gestion des déversements accidentels

À la page 4 de son argumentation, le GRAME recommande notamment un suivi des équipements à l'origine des déversements de produits dangereux pour l'environnement. Or, le Transporteur présente, à la pièce HQT-3, Document 2, les données requises par l'indicateur de la performance environnementale lié à la gestion des déversements accidentels retenu par la Régie dans la décision D-2012-059²¹. La Régie a d'ailleurs questionné le GRAME, suite à la présentation de ses témoins, sur la pertinence et les motifs de cette demande répétée année après année²².

Par conséquent, le Transporteur est d'avis que la Régie ne doit pas retenir les recommandations de l'intervenant.

Proposition de mise en place d'un compte d'écart pour l'amortissement visant les mises en service autorisées mais non réalisées

Suite à la décision D-2016-174 et afin de rechercher un mécanisme permettant de réduire l'impact sur les tarifs du remplacement des disjoncteurs PK, le GRAME propose, aux pages 7 et 8 de son argumentation²³, la mise en place d'un compte d'écart pour l'amortissement visant les mises en service autorisées mais non réalisées.

²⁰ HQT-13, Document 5 révisée, R6.1.

²¹ R-3777-2011, par. 55 et 58.

²² NS, 23 novembre 2016, page 303 ss.

²³ Paragraphes 31 à 34.

L'intervenant suggère la mise en place d'un tel compte d'écart « permettant de réduire l'impact sur les tarifs des disjoncteurs PK » et propose même d'élargir sa recommandation à l'ensemble des catégories d'actifs²⁴ ;

Le Transporteur s'objecte à la création d'un tel compte d'écart pour les motifs suivants :

- Le compte proposé n'a rien à voir avec le traitement et les modalités de dispositions du CFR créé par la décision D-2016-077 et composé des coûts décrits à la décision D-2016-174 ;
- Le compte proposé est une mutation de la proposition initiale de l'intervenant énoncée dans son rapport intitulé *Preuve du GRAME 1* du 27 octobre 2016²⁵ dont l'objectif est la sanction d'une soi-disant imprudence du Transporteur, niée par la décision D-2016-174, dans la gestion des actifs « disjoncteurs de modèle PK » ;
- Le compte proposé ne rencontre pas les prescriptions de la Régie, telles que récemment énoncées par la Régie dans sa décision D-2015-133²⁶ :

Aux pages 7 et 8

« [21] La Régie rappelle qu'un CFR est un outil permettant de prémunir l'assujetti, autant que ses clients, contre des fluctuations de tarifs dues à des événements hors du contrôle de l'assujetti (par exemple, la température), ou d'écart de coûts, également hors du contrôle de l'assujetti (par exemple, les coûts de retraite). C'est précisément lorsque des coûts anticipés ne peuvent être précisés, qu'un assujetti doit proposer la création d'un CFR. La Régie renvoie, à cet égard, à la décision D-2011-028²⁷ :

« [146] Considérant que le coût de retraite est plutôt volatil et difficile à prévoir et que les montants impliqués sont significatifs, la Régie opte pour la création d'un compte d'écarts qui captera les écarts de prévision des coûts de retraite pour protéger le Distributeur et les consommateurs à l'égard de la variabilité de ces coûts ». [Nous soulignons] »

Le Transporteur réitère également les éléments invoqués précédemment en réplique à la FCEI en lien avec l'acuité de ses prévisions de mises en service, dont :

- le caractère jugé suffisant du facteur de glissement de 800 M\$ pris en compte dans ses prévisions pour l'année témoin 2017 ;

²⁴ Voir l'argumentation du GRAME, 29 novembre 2016, par. 31 à 34.

²⁵ « En ce sens, le GRAME est d'avis qu'advenant que le Transporteur n'ait pas géré son parc d'actifs de manière prudente, il pourrait être tenu d'assumer soit une partie des charges additionnelles (amortissements, frais d'intérêt, etc.), ou encore une partie des coûts des investissements pour ces équipements. »

²⁶ R-3740-2010.

²⁷ R-3929-2015.

- le fait que celles-ci sont supportées par un bloc dur de projets majeurs devant être réalisés et par des mises en service planifiées pour des projets d'investissement < 25 M\$ d'un niveau comparable à ceux des cinq (5) dernières années.

Avec égards, la recommandation de l'intervenant devrait être rejetée.

6. Nalcor Energy Marketing Corporation (« NEMC »)

Réponses aux questions de la formation

En audience, les questions suivantes sont formulées au procureur du Transporteur par la formation, en référence à une recommandation de NEMC²⁸.

« Les deux questions maintenant sont toutes les deux sur la recommandation de NEMC. Et je vous pose les questions parce que, nous aussi, on a nos arbres décisionnels à suivre et à respecter. Et ce n'est pas quelque chose qui est arrivé souvent dans le passé.

Alors, on ne souhaite pas non plus que ça arrive fréquemment. Mais je vous avais posé la question lors de la... pas la journée préliminaire mais les moyens préliminaires... [...] qu'est-ce qu'on fait si la Régie devait être d'accord avec la position de NEMC et qu'il y aurait une position... Je vous avais demandé à ce moment-là, bien : s'il y a une erreur du régisseur qui contrevient aux Tarifs et conditions, qu'est-ce qu'on fait pour l'inclusion à la base de tarification? Vous avez eu une position sur le pragmatisme. Je voulais savoir si vous étiez toujours d'accord avec cette position-là après en avoir peut-être discuté avec votre équipe. »

« Alors... Mais je vais vous poser une question de plus...[...] dans l'arbre décisionnel. Je sais que là, vous ne le voyez pas, mais si on devait faire cette détermination-là qu'il y aurait un certain montant qui était lié à ça, et là, je descends l'arbre décisionnel vous le voyez, alors à ce moment-là, cette somme-là, est-ce qu'elle devrait être partagée au prorata à chaque inclusion ou est-ce que ça devrait être les derniers montants? Parce que là, on n'a pas... évidemment, je n'ai pas trouvé personnellement de précédent. Alors qu'est-ce qu'on fait ? »

« Vous aurez le droit en réplique à ce moment-là de nous faire... [...] ce point-là. »

Le Transporteur offre les réponses suivantes aux questions de la formation.

Le Transporteur soutient respectueusement qu'il s'agit d'un questionnement hypothétique en ce qui a trait au projet de ligne à 735 kV de la Chamouchouane – Bout-de-l'Île (« projet Chamouchouane »), en ce qu'il découle de prémisses que le Transporteur réfute, soit :

- Qu'il y aurait « une erreur du régisseur qui contrevient aux Tarifs et conditions » ;
- Que les coûts associés à la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service seraient divisibles au prorata, entre « fiabilité versus capacité excédentaire » ;

²⁸ NS, 29 novembre 2016, pp. 113 et 114, 117 à 119.

- Que dans la mesure où une telle division serait faite, la « proportion » de coûts associés a posteriori à une « capacité excédentaire », initialement associés à une catégorie autre que la Croissance des besoins de la clientèle, pourrait, sur détermination ultérieure de la Régie, devoir être supportés par un client particulier, ou l'actionnaire ;
- Que la décision autorisant le projet Chamouchouane n'a pas de caractère final.

Erreur du régisseur

Tout d'abord, le Transporteur maintient que la décision autorisant le dossier du projet Chamouchouane n'est entachée d'aucune erreur et ne contrevient nullement aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (« *Tarifs et conditions* »).

À cet égard, le Transporteur rappelle que suivant le cadre réglementaire actuel, la catégorisation des projets détermine leur mode de récupération des coûts. Cette catégorisation est effectuée en fonction des objectifs des projets.

Pour les projets appartenant aux catégories Maintien des actifs, Maintien et amélioration de la qualité du service et Respect des exigences, les coûts sont récupérés par voie de tarif auprès de l'ensemble de la clientèle, au motif que tous les clients en bénéficient. C'est ce traitement qui est applicable aux portions des coûts du projet Chamouchouane catégorisées en Maintien des actifs et en Maintien et amélioration de la qualité.

Pour les projets en croissance, une responsabilité financière est attribuée aux clients qui en sont à l'origine, suivant les dispositions applicables de l'Appendice J des *Tarifs et conditions*. Pour les coûts du projet Chamouchouane qui ont été associés à la catégorie Croissance, en raison du fait que ce projet permet de substituer certains travaux de projets réalisés pour répondre à des demandes de clients, ces dispositions sont respectées de façon pleine et entière.

Dans le cadre du présent dossier, l'intervenant NEMC ne fait que proposer une relecture, sur la base d'extraits choisis et erronément réinterprétés (voir la section sur les « Éléments relatifs au projet Chamouchouane »), d'éléments qui ont déjà fait l'objet d'une détermination contraire finale par la Régie.

Le Transporteur a témoigné en profondeur des objectifs du projet dans le dossier R-3887-2014, de sa justification en fonction de ceux-ci et de la solution retenue dans le cadre du processus d'autorisation du projet, puis de nouveau, plus succinctement, dans le

cadre de l'audience de la demande tarifaire²⁹, malgré les réserves qu'il a exprimé envers ce qu'il considère une demande de révision déguisée.

Il ressort de ces témoignages que l'objectif principal du projet est irréfutablement la résolution d'un biais structurel récurrent, qualifié d'« effet entonnoir », dont la conséquence est l'effondrement de tension dans la boucle métropolitaine, advenant la perte d'une ligne au sud du réseau et ce, de façon contemporaine au dépôt de la demande d'autorisation du projet, c'est-à-dire indépendamment des besoins éventuels considérés dans le cadre de l'évaluation de la robustesse respective des solutions considérées.

De là, l'ensemble des coûts du projet sont indéniablement associables à la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service. Suivant la décision D-2002-95, ces coûts sont récupérables auprès de l'ensemble de la clientèle³⁰, puisque ce sont tous les clients qui en bénéficient.

Toutefois, dans le cas particulier de ce projet, l'intervention retenue permet de substituer certaines solutions optimisées à la pièce, dans une perspective d'optimisation globale, et de faire ainsi bénéficier l'ensemble de la clientèle d'une ponction de coûts équivalente aux coûts des travaux substitués pour chacun des clients. Ainsi, n'eût été de cette substitution de travaux, l'ensemble des coûts du projet Chamouchouane, hormis pour ce qui est de la portion pérennité, aurait été assumée par l'ensemble de la clientèle. Le Transporteur souligne à nouveau que pour ce qui est des coûts des travaux substitués, ces derniers sont assumés par les clients visés, en fonction de leurs obligations respectives, suivant les dispositions des *Tarifs et conditions* applicables, comme il se doit pour les ajouts résultant de demandes de clients.

Enfin, comme certains travaux sont précisément associés à des remplacements en pérennité, une portion des coûts du projet est associée à la catégorie Maintien des actifs. Ces coûts sont également à récupérer auprès de l'ensemble de la clientèle, toujours dans la perspective énoncée dans la décision D-2002-95, soit qu'ils bénéficient à tous.

Le partage des coûts entre les différentes catégories, autorisé par la décision finale sur le projet, ainsi que le mode de récupération des coûts qui s'ensuit, est ainsi effectué dans le respect absolu du cadre réglementaire et des *Tarifs et conditions* applicables.

²⁹ NS, 18 novembre 2016, pages 247 à 250.

³⁰ R-3401-98, décision D-2002-95, pages 297.

Toute autre détermination requiert la remise en cause des objectifs du projet, la négation de la justification du projet en fonction de ceux-ci et le rejet du caractère optimal de la solution retenue. Le Transporteur soutient que la présente formation n'est pas habilitée à poser de tels jugements, tel qu'il est plus largement explicité à la rubrique qui suit.

Division des coûts au prorata entre « fiabilité versus capacité excédentaire »

En ce qui a trait à la division des coûts associés à la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service, en portions associables à la « fiabilité versus la capacité excédentaire », le Transporteur soutient qu'un tel calcul est impossible.

D'une part, comme mentionné précédemment, le projet de ligne dont il a été démontré qu'il est optimal techniquement et économiquement pour résoudre durablement le biais structurel identifié, et requis dès à présent pour assurer la fiabilité du réseau principal, et ce au profit de l'ensemble de la clientèle, constitue de par sa nature propre une intervention minimale. En d'autres mots, on ne peut pas faire « une demi-ligne » comme en a témoigné M. Jean-Pierre Giroux³¹. Le projet n'a aucunement été conçu ou dimensionné pour générer une capacité excédentaire. De là, aucun coût n'est associable à une telle capacité.

Au-delà de ces considérations, la notion même de capacité excédentaire ne s'applique pas à cette ligne du réseau intégré de transport principal qui vient résoudre le biais structurel se révélant de manière dynamique lors de la perte de lignes au sud du réseau. Le biais structurel est excité par de nombreuses sources de natures différentes, et dont les impacts sur le réseau sont parfois tout à fait contre-intuitifs. Il ne s'agit pas de faire un bilan capacité théorique en MW versus la charge à alimenter semblable au cas d'une ligne alimentant une charge radiale.

De plus, le Transporteur rappelle que le renforcement pour le « projet NPT », soit le projet de ligne à 320 kV et à l'installation d'équipements au poste des Cantons (dossier R-3956-2015), a été établi sans la présence de la ligne³² et que la validation ultérieure à l'autorisation du projet au dossier R-3887-2014 a confirmé que le renforcement établi initialement était toujours requis avec l'éventuelle présence de la ligne en réseau, démontrant par le fait même que celle-ci n'apporte pas de capacité excédentaire répondant au « projet NPT », contrairement à ce qu'avance l'intervenant NEMC au paragraphe 41 de son argumentaire.

³¹ NS, 22 novembre 2016, p. 127.

³² HQT-13, Document 7, R3.1.

À cet égard, le Transporteur indique que la ligne en question, dont on prétend qu'elle génère une capacité excédentaire « déraisonnable »³³, doit d'ores et déjà être compensée pour accueillir l'appel d'offres éolien A/O-2013-01³⁴, signifiant l'absence, dès après la mise en service de la ligne, de capacité excédentaire propre à satisfaire d'éventuels besoins. Voir également la section sur les « Éléments relatifs au projet Chamouchouane ».

Absorption des coûts par l'actionnaire

Pour ce qui est des coûts à « absorber » par l'actionnaire, à défaut de « renégocier » des ententes avec un ou des clients particuliers, identifié dans ce cas par la formation dans sa question comme le « Producteur », le Transporteur estime cette proposition impraticable et inéquitable.

Les coûts associés à la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service sont récupérables auprès de l'ensemble des clients du Transporteur.

Comme indiqué précédemment, la détermination d'une responsabilité financière alternative requiert la remise en cause des objectifs du projet, la négation de la justification du projet en fonction de ceux-ci et le rejet du caractère optimal de la solution retenue, ce que, de l'avis du Transporteur, la présente formation n'est pas habilitée à faire dans le cadre du présent dossier.

Le Transporteur souligne, qu'eût été d'une décision invalidant la catégorisation du projet au moment de son autorisation en 2015, et donc une remise en question de son financement, il lui aurait été loisible à l'époque de :

- Soumettre un nouveau dossier pour autorisation en vue d'obtenir une décision favorable ;
- Reporter pour un temps la réalisation de la solution globale, pour recourir à des solutions à la pièce ne résolvant pas de façon durable le biais structurel existant dans l'état actuel du réseau, jusqu'à ce qu'un ou plusieurs événements forcent, une fois la fiabilité du service compromise de nouveau par le biais structurel préexistant, la réalisation de cette solution en ajout cette fois, et non en substitution, des solutions à la pièce et donc sans le bénéfice de leur apport financier.

Or, l'obtention de la décision favorable a plutôt conduit le Transporteur à amorcer les travaux autorisés et engager des coûts, dans les temps requis pour rencontrer la date de mise en service prévue. Ce nouveau questionnement de la Régie introduit un risque

³³ NS, 29 novembre 2016, p. 271.

³⁴ R-3978-2016, HQT-1, Document 1, p. 15.

réglementaire et financier important, qui n'a pu être pris en compte par le Transporteur, puisqu'en marge du cadre réglementaire existant, et qui, s'il se matérialisait, porterait atteinte à son droit à un traitement équitable.

Le Transporteur est d'avis que seule une intégration complète des coûts du projet Chamouchouane est à considérer dans le présent dossier.

Caractère final de la décision autorisant le projet Chamouchouane

À l'occasion du déploiement graduel du projet Chamouchouane, que la Régie a autorisé par sa décision D-2015-023, et son intégration graduelle dans la base de tarification du Transporteur, l'intervenant fait des représentations qui remettent en cause le cadre législatif et réglementaire existant tant à l'égard de l'autorisation des projets d'investissement que des démonstrations requises du Transporteur pour l'intégration de cet actif dans la base de tarification.

Ainsi dans son argumentation (section A), l'intervenant :

- Remet en cause le caractère final de la décision D-2015-023 ;
- Remet en cause les déterminations factuelles de la décision D-2015-023.

Le Transporteur est en profond désaccord avec cette approche et il souhaite répliquer à ces éléments, tel que ci-après.

L'étude du dossier R-3887-2014 est complétée.

La décision D-2015-023 est à caractère final selon la *Loi sur la Régie de l'énergie* (« Loi »).

Aucune erreur de la formation ou du régisseur n'existe. Les objets, les faits et les fondements de la décision D-2015-023 ne peuvent être remis en cause notamment en ce que cette décision bénéficie de l'autorité de la chose jugée tel que ci-après décrit.

Le Transporteur a déposé dans le dossier R-3887-2014, une preuve documentaire complète en adéquation avec l'article 73 de la Loi et le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* (« Règlement »).

Dans le dossier R-3887-2014, la Régie fut saisie de la preuve documentaire et testimoniale concernant le projet Chamouchouane notamment :

- Les besoins à satisfaire pour le projet ;
- Les engagements contractuels des clients du service de transport, leurs contributions financières à l'acquisition et à la construction d'actifs de transport et de la faisabilité économique de ce projet ;
- Les objectifs visés par le projet ;

- La description du projet ;
- La justification du projet en relation avec les objectifs de ce projet ;
- Les coûts associés au projet ;
- L'impact sur les tarifs ;
- L'impact sur la fiabilité du réseau de transport, ainsi que sur la qualité de la prestation de ce service.

Après une revue complète de la preuve testimoniale et documentaire, notamment en ce qui concerne les arguments de causalité des coûts, offerts alors dans ce dossier par l'intervenant AQCIE-CIFQ et maintenant repris par NEMC, ont été rejetés par la Régie qui a rendu la décision D-2015-023³⁵.

Selon la Loi (art. 40), la décision D-2015-023 est finale à l'égard des déterminations, factuelles et réglementaires qui y sont contenues.

Ces déterminations finales contenues à la décision D-2015-023 sont arrimées à la Loi et au Règlement.

La décision D-2015-023 n'a pas été l'objet de révision selon la Loi (art. 37) et les délais pour ce faire sont largement expirés.

La décision D-2015-023 est finale et bénéficie de l'autorité de la chose jugée selon la Loi, le Code civil du Québec (art. 2848 C.c.Q) et selon la jurisprudence³⁶.

La décision D-2015-023 est finale et bénéficie d'une présomption absolue en ce qui concerne ses objets. Cette présomption absolue s'étend aux motifs qui font corps avec le dispositif de la décision.

Le dispositif de la décision D-2015-023 et les motifs sur lesquels il repose ne sauraient être remis en cause dans une instance subséquente en vertu du principe de l'autorité de la

³⁵ Avec égards, la Régie ne peut pas permettre à l'intervenant NEMC de remettre en cause la validité des conclusions ou des motifs de cette décision en invoquant, à nouveau, les mêmes motifs de contestation. Il s'agirait d'une contestation indirecte de la décision D-2015-023 (« collateral attack »), que la Régie ne saurait tolérer : *Boucher c. Stelco Inc.*, [2005] 3 R.C.S. 279, par. 35.

³⁶ Voir les jugements suivantes : *Contrôle Technique Appliqué Itée c. le Procureur général du Québec et Beauchemin Beaton Lapointe Inc.*, [1994] CanLII5595 (QC CA.); *Les Automobiles d'Autray Inc. c. Comité paritaire de l'industrie de l'automobile de la région de Lanaudière-Laurentides*, [1996] RDJ 413 ; *Procureur général du Canada c. Entreprise Marissa inc.*, 2015 QCCA 1400.

chose jugée³⁷, qui s'applique aux décisions de la Régie qui résultent de l'exercice d'une fonction juridictionnelle ou quasi judiciaire³⁸.

La décision d'autoriser un projet d'investissement en vertu de l'article 73 de la Loi est quasi judiciaire puisqu'elle affecte directement les droits de la personne qui demande l'autorisation, qu'elle applique les critères généraux établis à la Loi et au Règlement au projet particulier qui lui est soumis au terme d'une audience publique emportant un débat contradictoire entre le Transporteur et les intervenants³⁹.

La Régie a épuisé sa compétence à l'égard de la demande d'autorisation R-3887-2014. La Régie ne peut plus rouvrir le débat engagé dans cette instance au motif qu'elle considérerait, aujourd'hui, que cette décision comporte quelque erreur ou que la décision est inopportune. Avec égards, cela serait contraire à la doctrine du dessaisissement ou *functus officio* en vertu de laquelle le tribunal administratif ne peut revenir sur sa décision simplement parce qu'il a changé d'avis, parce qu'il a commis une erreur dans le cadre de sa compétence, ou parce que les circonstances ont changé, sauf rares exceptions qui ne s'appliquent pas en l'espèce⁴⁰.

Avec égards, il apparaît impossible d'affecter une détermination finale de la Régie autrement qu'en application de la Loi (article 37), ce que l'article 49 de la Loi ne permet pas.

Une violation des *Tarifs et conditions* dans une décision finale telle que la décision D-2015-023 nous apparaît, avec égards, impossible. La décision précitée est présumée valable et conforme à la Loi et au cadre réglementaire au moment de son émission. Le seul recours est la demande de révision selon la Loi. La décision D-2015-023 n'a pas été l'objet

³⁷ Soulignons que le critère de l'identité de parties peut être satisfait même si certains intervenants au présent dossier avaient choisi de ne pas intervenir au dossier R-3887-2014. En effet, il n'est pas nécessaire pour qu'il y ait identité de parties que toutes les parties soient présentes dans les deux dossiers; il suffit que certaines d'entre elles l'aient été. Il y a identité de parties en l'espèce puisque le Transporteur, AHQ-ARQ, AQCIE-CIFQ et FCEI sont présents dans les deux dossiers. Le critère de l'identité d'objet est également satisfait. L'objet de l'action en justice est le bénéfice que le demandeur recherche, le droit qu'il cherche à faire reconnaître. Il n'est pas nécessaire qu'il y ait une identité absolue d'objet : il suffit que les deux procédures visent l'affirmation des mêmes droits, quoique les conclusions recherchées puissent être différentes. À l'évidence, l'objet du dossier R-3887-2014 était de faire autoriser le projet d'investissement aux fins de son inclusion éventuelle dans la base de tarification du Transporteur. Finalement, le critère de l'identité de cause est satisfait. La cause est « l'essence de la qualification juridique des faits allégué ». Il y a identité de cause en l'espèce, dans la mesure où la Régie est appelée à revoir l'application des mêmes critères d'autorisation au même projet Chamouchouane.

³⁸ *Boucher c. Stelco Inc.*, [2005] 3 R.C.S. 279, par. 32. et *Canada (Procureur général) c. Entreprise Marissa inc.*, 2015 QCCA 1400, par. 23-24.

³⁹ *Canada (Procureur général) c. Entreprise Marissa inc.*, 2015 QCCA 1400, par. 25, 27 et ss

⁴⁰ Décision D-2013-119, par. 128-130 : [130] *Le seul recours possible lorsque la Régie a pleinement exercé sa juridiction est la demande de révision prévue à l'article 37 de la Loi et, pour les motifs mentionnés précédemment, ce recours est jugé irrecevable.*

d'un recours selon l'article 37 de la Loi et les délais pour ce faire sont expirés depuis longtemps. La décision D-2015-023 ainsi que les décisions autorisant des projets d'investissement sont finales et sans appel selon la Loi.

Selon la Loi, les motifs et le dispositif de la décision D-2015-023 ne peuvent être contredits par les intervenants à la présente audience, ni, avec égards, par la présente formation de la Régie.

Ainsi, les éléments décrits à l'article 73, ainsi que les renseignements exigés par le Règlement et précités, incarnés par la preuve testimoniale et documentaire produite par le Transporteur dans le dossier R-3887-2014, à l'égard desquels la Régie s'est prononcée dans sa décision D-2015-023, sont l'objet d'une détermination finale et d'une présomption absolue.

Ces objets, identifiés entre autres aux rubriques de la décision D-2015-023, ainsi que les démonstrations factuelles qui les accompagnent et qui bénéficient de cette présomption absolue sont les suivants :

- Le contexte et objectifs visés par le projet ;
- La description du projet ;
- Les analyses économiques et analyse de sensibilité et le calcul des pertes électriques différentielles ;
- La justification du projet en relation avec ses objectifs ;
- Les coûts associés au projet et leurs catégorisations ;
- L'impact sur les tarifs ;
- L'impact sur la fiabilité du réseau et sur la qualité de prestation du service.

Avec égards, il est légalement insoutenable de la part d'intervenants dans le présent dossier de tenter de remettre en cause de manière indirecte et artificielle la décision D-2015-023⁴¹.

La Régie doit privilégier la stabilité et le caractère définitif de ses décisions. Il est contraire à l'intérêt public de permettre aux intervenants d'attaquer les décisions rendues en matière

⁴¹ Même si, la Décision D-2015-023 ne bénéficiait pas de l'autorité de la chose jugée au sens strict (ce qui est nié), la Régie serait fondée d'appliquer la chose jugée implicite afin d'empêcher les intervenants de remettre en cause le dispositif de la Décision D-2015-023 ou les motifs qui y sont étroitement liés et qui sont nécessaires pour le soutenir. La Cour d'appel a reconnu qu'en droit administratif, même en l'absence de chose jugée « parfaite » on peut appliquer la notion de chose jugée implicite (qui s'apparente à celle de la préclusion découlant d'une question déjà tranchée de *common law*) afin d'empêcher de débattre à nouveau des questions qui ont été précédemment décidées, sauf s'il serait inéquitable de le faire. *Durocher c. Commission des relations du travail*, 2015 QCCA 1384, par. 98 et ss.

d'investissements à l'occasion des causes tarifaires subséquentes. Cela entraînerait une incertitude inacceptable pour le Transporteur.

Réplique à l'argumentation de NEMC

Le Transporteur offre sa réplique aux divers arguments de l'intervenant lors de son argumentation, tel que ci-après.

Principes applicables à l'intégration à la base de tarification du Transporteur

Pour l'application de l'article 49 de la Loi quant à l'intégration d'un actif à la base de tarification, la Régie dispose d'une façon de faire éprouvée et conforme au cadre législatif et réglementaire.

La Régie, dans le passé, confrontée à l'arrimage entre les décisions finales d'autorisation de projet et l'intégration à la base de tarification desdits projets autorisés a rendu sa décision D-2005-050 qui fait autorité.

La décision D-2005-050, notamment en application de la nécessaire cohérence juridictionnelle et institutionnelle est appliquée de manière discontinue depuis plus d'une décennie.

Cette décision mentionne aux pages 49 à 52

« 7.1 AJOUTS À LA BASE DE TARIFICATION

Lors de la présente audience, l'information nécessaire pour établir le lien entre les autorisations en vertu de l'article 73 de la Loi et les ajouts à la base de tarification est devenue un enjeu majeur. » [...]

« La Régie juge nécessaire de préciser ce qu'elle requiert aux fins de la démonstration du caractère prudemment acquis et utile des actifs aux fins de leur inclusion dans la base de tarification du Transporteur lors d'une demande sous l'article 49 de la Loi. » [...]

« De ces échanges, la Régie retient une préoccupation importante de la part des intervenants et du Transporteur. Tous désirent obtenir plus de certitude sur le critère d'approbation. Les intervenants disent requérir plus d'information et le Transporteur voit dans cette démonstration une charge de travail démesurée.

De ce débat, la Régie ne peut retenir ni la thèse du Transporteur fondée sur la seule présomption de bonne foi, qui l'absout de toute preuve, ni celle des intervenants qui, rejetant tout effet pratique aux approbations antérieures fondées sur l'article 73 de la Loi, demandent une preuve méticuleuse a posteriori de l'utilité de chaque actif ajouté à la base de tarification.

Il appartient au Transporteur de démontrer la prudence et l'utilité de ses investissements. Ce fardeau de preuve, commun à tous les demandeurs et à l'ensemble de la demande tarifaire, ne peut lui échapper à l'égard des ajouts à la base de tarification. Aucune disposition, dans la Loi, ne soutient une absence de preuve ou un tel renversement du fardeau de la preuve aux intervenants à ce sujet.

Par ailleurs, le Transporteur est soumis à un régime d'approbation préalable de ses investissements en vertu de l'article 73 de la Loi. Dans le cadre de cet examen, la Régie se penche notamment sur les objectifs, la description, la justification du projet en relation avec

l'objectif visé, sa faisabilité technique et économique, les alternatives, la raisonnable des coûts et l'impact tarifaire du projet. La Régie porte alors un premier jugement sur le caractère prudent de l'investissement ainsi que sur l'utilité appréhendée du projet. Cette approbation, pour donner un sens à la Loi, doit avoir un effet lors de l'approbation de l'ajout d'un tel actif à la base de tarification du Transporteur.

Si le projet est réalisé dans le contexte qui soutient son autorisation préalable et que les coûts de réalisation ne sont pas supérieurs à ceux approuvés, la Régie peut présumer de leur prudence et de leur utilité.

Malgré tout, lors de la demande d'inclusion à la base de tarification, le Transporteur ne peut se contenter d'alléguer l'existence de l'autorisation préalable pour justifier l'inclusion de l'actif puisqu'une telle autorisation ne doit pas être interprétée comme une reconnaissance automatique pour fins d'inclusion dans la base de tarification. Le Transporteur doit identifier les actifs, démontrer le respect des conditions d'approbation préalable et fournir aux intervenants et à la Régie suffisamment d'information sur ceux-ci pour leur permettre d'apprécier la justification de l'ajout demandé à la base de tarification.

Pour ses prochains dossiers tarifaires, la Régie demande au Transporteur de dresser la liste des actifs (par projets ou catégories de projets de moins de 25 M\$) qu'il désire ajouter à sa base de tarification. Il en mentionnera l'origine et les conditions de l'approbation préalable. Il soutiendra, vraisemblablement par la déclaration de ses gestionnaires, que ces actifs sont en usage pour l'exploitation de son réseau et qu'ils sont mis au service de ses clients. Par exemple, dans le cas d'une ligne de transport, il affirmera que la ligne est en service ou qu'elle le sera durant l'année témoin projetée et qu'il en perçoit des revenus de transport conformément aux Tarifs et conditions.

Sur la base de cette démonstration, la présomption de prudence et d'utilité prend son sens et renversera le fardeau de la preuve pour la faire porter sur les intervenants qui remettent en question l'inclusion de l'actif à la base de tarification du Transporteur.

Sur la base de l'information soumise, les intervenants pourront examiner les demandes d'ajout d'actifs, mais ils assumeront le fardeau de renverser cette présomption de bonne foi des décisions antérieures du Transporteur, par une démonstration d'abus, de dépassements de coûts exagérés, d'imprudence ou autrement.

La Régie pourra ainsi, à la lumière des informations soumises par le Transporteur, s'assurer que les sommes approuvées ont été prudemment engagées à la lumière des circonstances qui prévalaient au moment de la prise de décision et qu'elle donnera effet à la présomption de bonne foi invoquée par le Transporteur.

*Cette approche est conforme au cadre législatif québécois des articles 49 et 73 de la Loi. Elle l'est aussi envers l'opinion exprimée par le juge Brandeis dans *Missouri ex rel. Southwestern Bell Teleph. Co. v. Missouri Pub. Service Commission*, 262 U.S. 276, à la page 289, note 1 :*

« The term 'prudent investment' is not used in a critical sense. There should not be excluded, from the finding of the base, investments which, under ordinary circumstances, would be deemed reasonable. The term is applied for the purpose of excluding what might be found to be dishonest or obviously wasteful or imprudent expenditures. Every investment may be assumed to have been made in the exercise of reasonable judgment, unless the contrary is shown. »

*La conclusion de la Régie est similaire, sur le plan pratique, à celle de l'Alberta Energy and Utilities Board dans l'affaire *Atco Pipelines* : 2003/2004 General Rate Application Phase 1, décision 2003-100 du 2 décembre 2003, à la page 9 :*

« The Board is of the view that it is the applicant's responsibility to justify its application through the traditional regulatory process, and the concept of

management in good faith does not negate or reduce its responsibility to thoroughly and adequately explain individual budget items. » [Références omises]

Dans le présent dossier⁴², en adéquation avec les exigences du *Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité* (chapitre 1, section 20), le Transporteur a offert à la Régie les démonstrations requises pour l'intégration à la base de tarification des actifs découlant du déploiement progressif du projet Chamouchouane en complète adéquation avec les décisions D-2015-023 et D-2005-050.

Au surplus, M. Jean-Pierre Giroux a répondu en audience⁴³ aux questions de la formation à l'égard des diverses composantes du projet qui entrent en service et qui sont utiles à sa réalisation.

Selon la preuve dans le présent dossier, le projet Chamouchouane est réalisé dans le contexte qui soutient son autorisation préalable par la décision D-2015-023 et les coûts de réalisation ne sont pas supérieurs à ceux autorisés. En application de la décision D-2005-050, la Régie peut présumer de leur prudence et de leur utilité.

Le Transporteur soutient qu'il s'agit là des démonstrations requises par l'article 49 de la Loi. Avec égards, le Transporteur, tel qu'il l'a amplement plaidé et démontré notamment lors de l'audience des moyens préliminaires tenue le 17 novembre 2016, réaffirme que l'intervenant NEMC ne peut dans le cadre de la présente audience :

- Remettre en cause les objets et les fondements de la décision finale D-2015-023 ;
- Resservir des arguments et des thèses qui ont été présentées à la Régie dans le dossier R-3887-2014, qui ont alors été contredites par la preuve documentaire et testimoniale administrée par le Transporteur et que la Régie a définitivement rejeté par sa décision par sa décision finale D-2015-023.

Les éléments soumis par NEMC dans son mémoire, à l'audience et dans son plan d'argumentation, sont collectivement irrecevables par la présente formation et insuffisants pour affecter la présomption dont jouit le projet Chamouchouane du Transporteur découlant de la décision D-2015-023 et de la décision D-2005-050.

Selon la preuve administrée par le Transporteur dans le cadre de la présente audience, le Transporteur bénéficie entièrement de la présomption issue et décrite à la décision D-2005-050 de la Régie pour l'intégration à la base de tarification de la juste valeur des actifs prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport d'électricité

⁴² Voir la pièce HQT-7, Documents 1 à 4 au dossier R-3981-2016.

⁴³ NS, 23 novembre 2016, p. 59 ss.

déoulant de la mise en service graduelle du projet Chamouchouane autorisé par la décision finale D-2015-023 de la Régie.

Les conclusions reproduites aux paragraphes 41 et 42 du plan d'argumentation de l'intervenant NEMC sont illégales, irrecevables et ne reposent sur aucune assise juridique ou factuelle qui soit valable.

Ces conclusions qui remettent en cause la Loi, la décision finale D-2015-023, ainsi que le cadre réglementaire global à l'intérieur duquel les projets d'investissement sont autorisés préoccupent vivement le Transporteur qui émet le souhait que la Régie réaffirme dans le cadre de la décision à venir que la décision D-2015-023 est à caractère final et que les intervenants ne peuvent hors d'un recours selon l'article 37 de la Loi, en remettre en cause les déterminations et le caractère final.

Éléments relatifs au projet Chamouchouane

Comme le Transporteur l'a décrit dans le dossier R-3887-2014 et la Régie reconnu dans sa décision D-2015-023, le biais structurel est issu de l'évolution du réseau. Il se révèle de manière dynamique lors de la perte de lignes dans le sud du réseau. C'est un problème récurrent qui avait déjà été adressé lors de la mise à niveau du réseau en 2011 et qui avait nécessité l'ajout de deux bancs de compensation série au poste Jacques-Cartier ainsi que deux compensateurs statiques au poste Chénier (R-3696-2009 et décision D-2009-109).

Ce biais structurel se révélait de nouveau lors des études d'intégration des projets Romaine (R-3757-2011, décision D-2011-118) et de l'appel d'offres 2005-03 (R-3742-2010, décision D-2011-053). Des solutions individuelles et à la pièce avaient été proposées pour intégrer ces projets.

Avec un souci d'optimisation et de fiabilité de son réseau, le Transporteur a lancé une étude de fiabilisation globale afin d'adresser spécifiquement la problématique du biais structurel et a mis de l'avant deux scénarios : une ligne ou l'ajout massif de plates-formes de compensation série présentés dans le dossier R-3887-2014.

L'objectif de cette étude était de traiter structurellement et durablement la problématique, et de s'assurer que les choix technologiques qu'il mettrait de l'avant étaient les plus judicieux.

Afin d'étayer sa démonstration, le Transporteur a jugé nécessaire d'effectuer plusieurs tests de robustesse. Il importait pour le Transporteur d'avoir la certitude que la solution qu'il allait mettre de l'avant pour adresser une problématique centrale pour son réseau, à savoir l'effet entonnoir et l'effondrement de tension associé qui ont été présentés au dossier R-3887-2014 et repris à la décision D-2015-023 serait optimale quels que soient les développements envisagés.

L'exercice de validation réalisée en 2013 a révélé d'une part que les nouvelles hypothèses amplifiaient les problématiques au sud par rapport aux hypothèses initiales (R-3887-2014, HQT-2, Document 1 page 17, R6.4).

Ces éléments sont fondateurs de la démonstration faite dans le dossier R-3887-2014, les remarques émises par l'intervenant NEMC aux pages 9 et 11 de son plan d'argumentation offre une complète réinterprétation de la notion de robustesse expliquée par le Transporteur dans sa considération de besoins éventuels. À ce titre, l'objectif de fiabilité poursuivi par le Transporteur semble totalement occulté compte tenu de la réinterprétation erronée effectuée.

Tel que démontré à la Régie au dossier R-3887-2014, une analyse économique sans équivoque sur la rentabilité du projet de ligne ainsi qu'une liste éloquentes d'avantages collatéraux, le Transporteur a mis de l'avant un projet structurant et au bénéfice de tous les clients qui permettra de prémunir le réseau de transport contre des événements majeurs qui exposeraient la sécurité d'alimentation de plus de la moitié de la charge québécoise totale située dans la boucle métropolitaine.

Le Transporteur tient à rappeler en détails la nature des objectifs qu'il a poursuivis dans le dossier R-3887-2014.

Dossier R-3887-2014, HQT-1, Document 1, page 11 :

« Ainsi, dans la configuration actuelle du réseau et compte tenu de son caractère intégré, l'endroit du réseau où apparaissent les plus grandes contraintes, quel que soit l'axe de transport en développement, se situe à la hauteur du poste de la Chamouchouane. En vue d'assurer la performance et la fiabilité du réseau dans le respect des critères de conception, il s'avère nécessaire de procéder à un renforcement majeur du réseau de transport principal qui réponde aux contraintes mentionnées. »

Dossier R-3887-2014, HQT-1, Document 1, page 13 :

« À cet effet, le Projet vise à mettre en place une architecture de réseau qui résout l'effet d'entonnoir du réseau à la hauteur du poste de la Chamouchouane. Il vise aussi à redistribuer les écoulements de la puissance à travers les différents axes du réseau de transport principal de façon à assurer la stabilité du réseau à la suite d'un défaut causant la perte temporaire simultanée de deux lignes à 735 kV dans la partie sud du réseau ou la perte d'une ligne simple au sud lorsque le réseau est déjà dans une configuration avec une ligne en retrait dans le sud. Les objectifs du Projet sont donc de répondre aux enjeux décrits plus avant en matière de « planification du réseau ». Le Projet a aussi comme résultante de poursuivre la sécurisation post-verglas de ce dernier. »

Dossier R-3887-2014, HQT-6 Document 1 révisé, pages 13 et 14 :

« La solution retenue par le Transporteur au présent dossier s'inscrit donc en continuité des projets d'envergure visant ultimement à maintenir et améliorer la qualité du service de transport qu'il offre. De l'avis du Transporteur, elle constitue non seulement la meilleure solution aux plans technique et économique pour maintenir la fiabilité et la performance optimale du réseau de transport principal, mais elle représente une fenêtre d'opportunité

unique de développement du réseau. Ce choix éclairé permet ainsi d'éviter des travaux non optimaux sur les plans techniques et économiques, soit ceux reliés à la compensation série.

Le Transporteur rappelle que son projet est en droite ligne avec les orientations et stratégies proposées au Plan stratégique 2009-2013 d'Hydro-Québec (page 41). Plus précisément, les études portant sur la nouvelle ligne de transport pour relier le réseau du Nord-Est à la boucle métropolitaine de Montréal s'inscrivaient dans le contexte de l'orientation 1 d'Hydro-Québec TransÉnergie de ce Plan stratégique qui consiste à « Assurer la qualité du service de transport d'électricité », et plus spécifiquement à la stratégie 2 qui est d'« Assurer la fiabilité et la disponibilité du réseau ». De par ses investissements, le fait d'assurer la qualité du service de transport d'électricité et la fiabilité et la disponibilité du réseau correspond, pour le Transporteur, à répondre aux impératifs en matière de maintien et d'amélioration de la qualité du service. » [référence omise]

Le tout tel que reconnu par la Régie dans sa décision D-2015-023, page 56 :

« [212] La Régie retient la position du Transporteur à l'effet que la solution retenue s'inscrit en continuité avec d'autres projets d'envergure visant ultimement à maintenir et améliorer la qualité du service de transport. Aux plans technique et économique, la Régie retient également que le Projet permettra non seulement de maintenir la fiabilité et la performance optimale du réseau de transport principal, mais qu'il représente également une fenêtre d'opportunité unique de développement du réseau. »

Dossier R-3887-2014, HQT-6 Document 1 révisé, pages 17 et 18 :

« Le Transporteur présente en preuve les constats effectués quant à l'état actuel du réseau en matière de transits, la sensibilité du réseau face à certains événements et ses conséquences négatives sur la stabilité du réseau, ce qui entraîne une dégradation de son niveau de fiabilité. Principalement, il démontre un biais structurel issu de l'évolution du réseau qui limite le réseau à répondre au besoin de transiter la puissance vers le sud soit vers la charge. Ce biais structurel se révèle dynamiquement, notamment suite aux pertes de lignes dans le sud du réseau.

Ainsi, dans la configuration actuelle du réseau et compte tenu de son caractère intégré, l'endroit du réseau où apparaissent les plus grandes contraintes, quels que soient l'axe de transport en développement et les changements de toute nature pouvant survenir dans le réseau, se situe à la hauteur du poste de la Chamouchouane. En vue d'assurer la performance et la fiabilité du réseau dans le respect des critères de conception, il s'avère donc nécessaire de procéder à un renforcement majeur du réseau de transport principal qui réponde aux contraintes mentionnées. Le Transporteur démontre ainsi de façon probante le besoin crucial de faire les investissements visés par la présente demande d'autorisation. »

Comme mentionné en réponse à la question 4.1 dans le dossier R-3887-2014, pièce HQT-2, Document 1, page 11 :

« Tout d'abord, le Transporteur rappelle que l'ajout de la ligne est inévitable. En effet, dans l'état actuel et prévisible du réseau, l'usage exclusif et massif de la compensation série dans le sud du réseau s'avère une solution qui n'est ni performante, ni économique. L'ajout de la ligne à partir du poste de la Chamouchouane jusqu'à la région métropolitaine de Montréal est donc requise. La réalisation du Projet comme prochaine étape de l'évolution du réseau constitue le choix optimal.

Par ailleurs, le Transporteur souligne que chaque année pour laquelle la construction de la ligne est différée implique un coût considérable de pertes à assumer, lequel compense largement, sur la période considérée, le coût du Projet [...] »

Le projet constitue la solution optimale pour assurer la performance du réseau (dossier R-3887-2014, pièce HQT-1, Document 1, pages 13 et 14) :

« Il met en place une architecture de réseau optimale qui positionne ce dernier stratégiquement pour l'avenir et qui engendre une importante économie de pertes électriques au bénéfice de tous les clients du réseau de transport. »

Cette solution optimale, de par sa nature intrinsèque, représente une solution minimale tel que M. Jean-Pierre Giroux en a témoigné à l'audience⁴⁴ qui ne peut être fragmentée en sous-éléments.

De même, lorsque l'intervenant cite la réponse du Transporteur à la question 2.1 du dossier R-3887-2014 à la pièce HQT-3, Document 1, pages 5 et 6, il omet malheureusement certaines autres parties de cette même réponse lesquelles expliquent l'objectif du projet. La Régie doit prendre la réponse dans son entièreté, dont tous les extraits pertinents suivants :

« Comme mentionné à la référence (iii), les enjeux auxquels répond le Projet sont ceux de l'effet d'entonnoir à la hauteur du poste de la Chamouchouane et du déséquilibre de transits entre les corridors ouest et est de la Baie-James. Comme indiqué à la preuve déposée au présent dossier, la topologie particulière du réseau existante au poste de la Chamouchouane et les effets qui en découlent, résultent de l'évolution du réseau jusqu'au milieu des années 1990.

Le fait de résoudre l'effet d'entonnoir au poste de la Chamouchouane par l'addition d'une ligne au sud du poste en question entraîne une redistribution des écoulements de la puissance à travers les différents axes du réseau de transport principal, ce qui permet une meilleure utilisation du réseau de transport existant.

Des deux solutions envisagées présentées au présent dossier, le Projet proposé constitue la meilleure solution technique et la plus économique pour maintenir la fiabilité et la performance du réseau de transport principal, tout en respectant les critères de conception, et ce en vue d'assurer la qualité d'alimentation de l'ensemble de la clientèle. » (Nous soulignons)

Ces éléments sont toujours pertinents.

Ainsi, tel que décidé par la décision D-2015-023, le projet Chamouchouane cadre parfaitement avec la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité de service » reconnue et appliquée jusqu'à maintenant par la Régie contrairement à ce que prétend NEMC dans son plan d'argumentation, et dont la définition suit :

« Maintien et amélioration de la qualité du service

Les projets classés en Maintien et amélioration de la qualité du service ne sont pas associés au cycle de vie des équipements et des installations et sont requis indépendamment de l'âge ou de l'état de l'actif existant. Ils sont destinés à la satisfaction de la clientèle, au maintien ou au rehaussement de la qualité du service rendu par le Transporteur à l'égard de la demande existante et ils se traduisent par une mesure de performance afférente accrue.

⁴⁴ NS, 22 novembre 2016, pp. 130-131.

Essentiellement, ces projets représentent les solutions optimales retenues pour répondre à des problématiques de performance qui touchent notamment le comportement du réseau de transport, la continuité du service, la fiabilité des équipements ou la qualité de l'onde. » (Nous soulignons)

Quant à la réinterprétation de la notion de robustesse et de besoins éventuels énoncée par NEMC aux pages 9 à 11 de son argumentation, le Transporteur tient à rappeler que de telles définitions avaient été clarifiées dans le dossier R-3887-2014.

Dossier R-3887-2014, HQT-6 Document 1, page 19 :

« Le test de robustesse ainsi réalisé permet de conclure que l'implantation de la ligne permet de positionner stratégiquement le réseau pour le futur, quelle que soit la nature des besoins reliés à son évolution. Cette façon de faire correspond à celle utilisée aux dossiers R-3696-2009 (Mise à niveau du réseau de transport principal) et R-3760-2011 (Ouverture du réseau de transport à 315 kV sur le corridor Québec-Montréal) »

Dans son plan d'argumentation, à la page 9, NEMC affirme que :

« Ceci dit, plusieurs éléments de la preuve démontrent que l'objectif du Transporteur, en ce qui concerne la capacité excédentaire sur la ligne à 735 kV de la Chamouchouane – Bout-de-l'Île, n'était pas uniquement d'assurer la fiabilité du réseau et la qualité de service, mais bien de positionner judicieusement le réseau principal pour une prochaine étape de développement, quelle qu'elle soit »

Le Transporteur rappelle que l'objectif du projet ne vise nullement une capacité excédentaire quelle qu'elle soit. L'objectif visé par le projet Chamouchouane est de corriger un biais structurel issu de l'évolution du réseau, et qui, tel que spécifié en audience⁴⁵, se révèle dynamiquement par un effondrement de tension dans la boucle métropolitaine de façon récurrente.

En pages 12, 13, et 14 de son plan d'argumentation, l'intervenant NEMC introduit des citations ciblées et partielles pour appuyer ses dires en l'occurrence :

« Le contre-interrogatoire de monsieur Jean-Pierre Giroux par Me Paule Hamelin démontre clairement que le projet Chamouchouane – Bout-de-l'Île n'avait pas uniquement comme objectif d'assurer la fiabilité du réseau et la qualité de service, mais bien de positionner judicieusement le réseau principal pour une prochaine étape de développement, quelle qu'elle soit » (Nous soulignons)

NEMC suggère que le projet dégage une capacité excédentaire qu'il qualifie plus loin de « déraisonnable », et qu'il a été conçu en vue d'accommoder le Producteur puisque le Transporteur a considéré le « projet NPT » dans son exercice de validation de la robustesse des scénarios. Il conclut d'ailleurs son plan d'argumentation à la page 17 sur cette déduction erronée :

⁴⁵ R-3887-2014, NS, 21 octobre 2014, page 81.

« [...] Au surplus, la preuve démontre de manière évidente que le Transporteur a planifié son réseau en considérant des besoins éventuels, en l'occurrence le projet NPT (Northern Pass Transmission) à l'avantage du Producteur, et que la capacité excédentaire associée au projet Chamouchouane – Bout de l'Île ne visait pas uniquement à régler une problématique de fiabilité, appelée l'effet «entonnoir». De surcroît, la capacité excédentaire découlant de ce projet est déraisonnable ». [Nous soulignons]

Or, la solution de renforcement pour le « projet NPT » a été conçue sans prendre en considération le projet Chamouchouane tel qu'il appert clairement de la réponse du Transporteur à la question 3.1 du présent dossier, à la pièce HQT-13, Document 7, pages 10 et 11 :

« 3.1 Veuillez indiquer si l'étude d'impact numéro 117T mentionnée à la référence (ii) a pris en considération la mise en service de la ligne Chamouchouane – Bout-de-l'Île.

R3.1

Le projet de ligne à 735 kV Chamouchouane – Bout-de-l'Île (dossier R-3887-2014) n'a pas été pris en considération dans l'étude d'impact #117T complétée en 2010. »

Qui plus est, alors que le « projet NPT » était en cours d'avant-projet, et par suite de l'autorisation du projet Chamouchouane, et conséquemment de sa mise en service antérieure à celle du « projet NPT », le Transporteur a validé si le renforcement requis pour ce dernier était toujours requis et optimal, comme mentionné en réponse à la question 3.3 au présent dossier, à la pièce HQT-13, Document 7, page 11 :

« 3.3. Veuillez indiquer si le projet d'interconnexion « Interconnexion – Ligne à 320 kV et poste des Cantons » mentionné à la référence (i) de 607,1 M\$ a été conçu en considérant la mise en service de la ligne Chamouchouane – Bout-de-l'Île.

R3.3

En cours d'avant-projet, les changements majeurs, dont l'autorisation du dossier R-3887-2014, ont été considérés afin de s'assurer du fait que le projet était toujours optimal. »

Comme il s'est avéré que le même renforcement était toujours requis, il est évident que la ligne n'était pas prévue et n'a pas dégagé de capacité excédentaire de l'ordre de 1200 MW, en l'occurrence pour le « projet NPT » à l'avantage du Producteur, contrairement à ce que l'intervenant veut bien faire croire⁴⁶.

L'objectif du projet Chamouchouane n'est pas de répondre à un besoin supplémentaire de capacité en MW comme pour alimenter une charge mais bien de résoudre durablement le biais structurel qui se situe à la hauteur du poste de la Chamouchouane. Ce biais structurel se révèle dynamiquement par un effondrement de la tension aux postes de la boucle métropolitaine et non par un bilan en MW.

⁴⁶ Le Transporteur souligne que la ligne doit être compensée pour l'intégration de l'appel d'offres éolien 2013-01 de 446,4 MW au réseau, signifiant clairement l'absence de capacité excédentaire déraisonnable (R-3978-2016, HQT-1, Document 1, p. 15).

L'analyse du réseau de transport à 735 kV, compte tenu de son caractère intégré, est complexe et ne peut se résumer à de simples bilans de MW.

Par ailleurs, au paragraphe 17 de son argumentation, l'intervenant réfère à cet extrait : « [...] *And any portion that the transmission line brings in surplus to that reliability need does not go to the socialized cost base. It falls in onto the shoulders of those that are going to use it up, like my colleague suggested, through open season or other means.* ». Le Transporteur est d'avis que la compréhension de l'intervenant du fonctionnement commercial du réseau de transport de l'État de New York, et particulièrement de la catégorisation des projets d'investissement reliés à la fiabilité du réseau, n'est pas conforme au fonctionnement actuel du marché.

Causalité des coûts

Dans la section 3 de son argumentation, l'intervenant NEMC énonce des notions relatives au principe de causalité des coûts et cite des cas d'application de ce principe.

Aux paragraphes 21 à 25 de son argumentation, l'intervenant reprend des extraits de la décision D-2002-95 relatifs aux catégories d'ajouts qui y sont définies, ainsi qu'aux modes de récupération des coûts qui y sont associés.

L'intervenant note que « *la Régie a déterminé que seuls les investissements liés à l'amélioration du réseau ne devaient pas être associés à des revenus pour justifier leur incorporation à la base de tarification* » (par. 22, page 19).

À cet égard, le Transporteur précise, puisque l'intervenant omet de le faire, que la Régie appuie cette détermination sur le fait qu'il est équitable que tous les clients contribuent au paiement des ajouts au motif qu'ils permettent de maintenir le bon fonctionnement du réseau et d'assurer les transits de façon sécuritaire et fiable au bénéfice de tous les utilisateurs du réseau de transport⁴⁷. Le mode de récupération des coûts des ajouts liés à l'amélioration du réseau, par voie de tarif auprès de l'ensemble de la clientèle, respecte donc de façon pleine et entière le principe de causalité des coûts.

Les paragraphes 23 et 25 visent un type d'ajout différent, soit les ajouts réalisés à la demande de clients, qu'il s'agisse de clients de point à point notamment, ou de la charge locale. Le Transporteur rappelle à cet égard que les dispositions extraites de la décision D-2002-95 citées par l'intervenant à ces paragraphes ne visent que ce type d'ajout, et non les investissements liés à l'amélioration du réseau évoqués précédemment.

⁴⁷ D-2002-95, p. 297.

Aux paragraphes 26 et 27 de son argumentation, l'intervenant reprend les explications plus détaillées fournies par le Transporteur dans le cadre du dossier R-3504-2002 concernant les catégories d'investissement Maintien des actifs, Maintien et amélioration de la qualité du service et Respect des exigences.

En ce qui concerne la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service, l'intervenant souligne, à juste titre, qu'il s'agit d'investissements requis pour satisfaire les exigences en matière de qualité de service à l'égard de la demande existante.

Le Transporteur rappelle à cet égard que c'est précisément ce que vise le projet Chamouchouane, en ce qu'il constitue l'intervention minimale, de par sa nature, qui est requise pour résoudre durablement, au bénéfice de l'ensemble de la clientèle, un biais structurel récurrent, qualifié d'« effet entonnoir », dont la conséquence est l'effondrement de tension dans la boucle métropolitaine, advenant la perte d'une ligne au sud du réseau et ce, de façon contemporaine au dépôt de la demande d'autorisation du projet, c'est-à-dire indépendamment des besoins éventuels considérés dans le cadre de l'évaluation de la robustesse respective des solutions considérées.

De là, le mode de récupération des coûts du projet de ligne, par voie de tarif auprès de l'ensemble des clients, pour ce qui est des coûts associés à la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service, respecte de façon pleine et entière le principe de causalité des coûts. Il en est de même pour la portion pérennité de ce projet dans la catégorie Maintien des actifs.

Les énoncés de l'intervenant aux paragraphes 28 et 29 de son argumentation concernant ce type d'ajouts sont donc vérifiés pour ce qui est du projet Chamouchouane.

Aux paragraphes 30 et 31 de son argumentation, l'intervenant discute respectivement de « *la façon de traiter les investissements servant à répondre à un nouveau besoin de service de transport à long terme* », puis de l'effet des différentes catégories d'investissement sur le tarif de transport annuel.

Le Transporteur n'est pas en désaccord avec les énoncés généraux de l'intervenant relativement à la tarification et au mode de récupération des coûts associés aux différentes catégories d'investissement.

Les conclusions que tire l'intervenant de ces énoncés généraux s'avèrent cependant fausses, en ce qu'elles s'appuient erronément sur la présomption que le projet Chamouchouane a entre autres pour objectif de créer une capacité excédentaire ou de répondre à des besoins de croissance autres que ceux associés aux travaux substitués, dont les coûts sont couverts par les clients visés.

En fonction de cette présomption erronée, d'ailleurs rejetée dans le cadre du processus d'examen ayant mené à l'autorisation du projet, l'intervenant allègue que l'application du mode de récupération prévu pour la portion des coûts du projet associés à la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service est inapproprié. Selon l'intervenant, cette portion des coûts, ou une partie de celle-ci, devrait plutôt être traitée comme s'il s'agissait de coûts associés à la catégorie Croissance des besoins de la clientèle.

Afin d'étayer cette thèse, l'intervenant affirme au paragraphe 32 de son argumentation : « *En effet, tout ajout au réseau de transport faisant en sorte d'augmenter la capacité de celui-ci à transiter de la nouvelle charge doit automatiquement être lié à de nouveaux revenus garantis.* »

Le Transporteur comprend que l'intervenant généralise l'application de cet énoncé au projet de ligne, en lien avec son allégation que ce projet a pour objectif de desservir des besoins éventuels, qu'il associe, au paragraphe 41 de son argumentation, au « projet NPT ».

À cet égard, le Transporteur réfère en premier lieu la Régie à l'objectif du projet de maintenir la fiabilité du réseau principal par la résolution du biais structurel récurrent qualifié d'« effet entonnoir », comme décrit précédemment.

La solution optimale autorisée, qualifiée d'intervention minimale par le témoin du Transporteur, M. Jean-Pierre Giroux en réponse à une question de la formation⁴⁸ consiste en l'ajout d'une ligne qui, par essence, ajoute de la capacité au réseau de transport. C'est précisément cette capacité qui vient résoudre de façon durable l'« effet d'entonnoir » décrit dans le cadre du processus d'examen du projet ayant mené à son autorisation. L'objectif de cette solution en est un de fiabilité.

Or, en vertu du cadre réglementaire actuel, la catégorisation des projets, dont découle le mode de récupération de leur coûts, s'effectue en fonction de leurs objectifs, et non pas en fonction de leurs éventuels bénéfices présumés.

En ce qui a trait à l'allégation de l'intervenant suivant laquelle le projet aurait été conçu pour répondre à des besoins éventuels, le Transporteur réitère les explications données lors du processus d'examen du projet ayant mené à son autorisation, succinctement résumées dans le cadre de la présente audience par le témoin du Transporteur M. Stéphane Verret⁴⁹ :

« C'est-à-dire que le projet était clairement spécifiquement pour résoudre l'enjeu d'entonnoir, permettait à la fois aussi de substituer des travaux de Romaine et des éoliennes. Et une fois ce projet-là connu, par la suite, ce qui a été regardé, c'est comment ce... comment ce projet-là, qu'est-ce qu'il amenait à long terme sur le réseau. En projetant des besoins, ce qui était

⁴⁸ NS, 22 novembre 2016, p. 129 à 131.

⁴⁹ NS, 21 novembre 2016, p. 262.

connu dans le temps, ce qui était... ce qui pouvait être perceptible dans le temps dans le futur, pouvoir comparer deux solutions à service égal. Et donc ça nous avait permis de voir que la solution de la ligne qui répondait à des projets, à des problématiques précises, était structurante pour l'avenir comparativement à l'autre solution. Alors, c'était juste dans cette optique-là. Mais si on revient, est-ce que... quels étaient les objectifs spécifiques du projet Chamouchouane, bien c'est les trois que je vous ai mentionnés. »

Il ressort des différents témoignages du Transporteur à cet égard que les besoins éventuels auxquels réfère l'intervenant n'ont été considérés que pour l'évaluation de la robustesse respective et pour la comparaison économique des solutions utilisées. La satisfaction de besoins éventuels ne constitue aucunement un objectif du projet.

Dans le cadre de la mise en place d'une solution de l'envergure de celle du projet Chamouchouane, il s'avère en effet impératif, au point de vue de la prudence et de la raisonnable, de s'assurer de la durabilité de cette solution, quelques soient les développements qui pourraient survenir sur le réseau⁵⁰ :

« On peut parler de déplacement des ressources. On a eu des fermetures de centrales au sud quand même assez importantes, on parle Gentilly, Tracy, La Cité. Donc maintenant, je ne peux plus me servir de ces ressources-là pour alimenter la charge au sud, je dois amener cette puissance-là du nord. J'ai aussi des déplacements de charges, des fermetures d'alumineries, des fermetures de papeteries, des papetières qui ont – papeteries, excusez-moi – papetières qui ont fermé au nord. Donc, tous ces phénomènes-là ont amené des changements sur le réseau de transport. On peut parler aussi climatisation, on voit une montée de la climatisation au sud. Ce sont tous des changements et il faut être capables de capter ces changements-là lors de la planification de nos projets. »

En ce qui concerne les cas d'application du principe de causalité des coûts, présentés aux paragraphes 36, 39, et 40 de son argumentation, l'intervenant réfère à des cas d'ajouts à des réseaux électrique et gaziers. Chacun de ces exemples portent sur des ajouts dont l'objectif est de répondre à des demandes de service, ou de raccorder des clients, à la différence du projet de ligne du Transporteur, dont l'objectif principal est de maintenir la fiabilité du réseau principal, par la résolution du biais structurel qualifié d'« effet entonnoir ».

Aussi, la transposition des décisions visant les cas d'application cités par l'intervenant ne permettent pas d'en arriver à la conclusion à laquelle il prétend, soit que le mode de récupération des coûts associés à la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service est inappropriée, ni à soutenir sa recommandation d'exclure de la base de tarification les coûts de mises en service du projet qu'il estime devoir être associés à des garanties de revenus et qu'il présume associables à un projet particulier.

Par ailleurs, l'intervenant réfère à l'étude d'allocation des coûts de Gaz Métro et reprend certaines conclusions de la Régie à cet égard (paragraphes 37 et 38).

⁵⁰ NS, 18 novembre, p. 246.

De nouveau, le Transporteur n'exprime aucun désaccord par rapport à ces énoncés, dont celui relatif à l'« absence de service gratuit ». De fait, sa propre méthode de répartition des coûts, ou la méthode d'établissement des tarifs qui est distincte bien que voisine, intègre des notions similaires.

La reprise de ces éléments par l'intervenant ne démontre en aucune façon le caractère inapproprié du mode de récupération des coûts associés à la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service, le principe de causalité des coûts étant respecté, comme exprimé précédemment, ni le bien-fondé de sa recommandation d'exclure quelque portion que ce soit des coûts de mises en services découlant de l'autorisation du projet.

Pour toutes ces raisons, le Transporteur est d'avis que la proposition à ce sujet de l'intervenant ne devrait pas être retenue.

7. Stratégies Énergétiques (« SÉ ») et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« AQLPA ») (collectivement « SÉ-AQLPA »)

Le Transporteur offre sa réplique aux arguments de l'intervenant concernant le sujet « taux de pertes » lors de son argumentation, tel que ci-après.

Taux de pertes de transport

Dans son plan d'argumentation, à la page 4, SÉ-AQLPA indique que la Régie devrait modifier la description de ce que le taux de pertes représente, en référant à l'énergie annuelle au lieu du « débit horaire maximal ». À son avis, cela reflétera mieux la réalité du calcul du taux de pertes.

Le témoin du Transporteur, M. Stéphane Verret, indique en audience en réponse à une question de Me Dominique Neuman pour SÉ-AQLPA, ce qui suit :

« [...] Essentiellement, je pense que, pour éclaircir la chose, il faut comprendre... il faut distinguer trois choses différentes. Il faut... d'abord, d'un côté, comment les pertes sont mesurées? Ce qui n'a absolument pas changé. Deuxièmement, le calcul qui est fait par la Régie pour arriver à un taux de pertes annuel, donc la moyenne des trois années historiques. Et après, lorsqu'on regarde au niveau des Tarifs et conditions, puis on a vérifié, le libellé ne semble pas avoir changé à travers le temps. Dans les Tarifs et conditions, on parle sur quoi on applique le taux de pertes. [...]

Et donc, un client qui utilise le réseau de transport doit remplacer les pertes qui sont générées sur le réseau. Et au niveau de la facturation aussi, le taux de pertes est appliqué. Donc, en distinguant les trois, je pense qu'on voit beaucoup plus clair sur ce qui s'est passé à travers le temps. »⁵¹

⁵¹ NS, 22 novembre 2016, pp. 38 et 39.

Ainsi, il ressort que l'énergie annuelle est utilisée pour le calcul du taux de pertes réel. Le taux de pertes inscrit dans les *Tarifs et conditions* est établi conformément à la décision D-2009-015, page 97, où « la Régie fixe le taux des pertes de transport à un taux égal à la moyenne des trois dernières années des pertes réelles. » Selon cette méthode, le taux de pertes pour l'année 2017 est de 6,0 %, comme indiqué à la pièce HQT-10, Document 2.

Le « débit horaire maximal » ne concerne pas le calcul du taux de pertes, mais vise plutôt l'application du taux de pertes dans le cadre des *Tarifs et conditions*, notamment à l'article 15.7. À titre illustratif, supposons qu'un client du service de transport de point à point horaire transite pour une heure. Il doit remplacer le taux de pertes de 6 %, donc fournir 106 MW à la réception, pour une livraison de 100 MW constituant le débit horaire maximal.

Par conséquent, le libellé des *Tarifs et conditions* à cet égard devrait être maintenu.

CONCLUSION

Le Transporteur soutient que sa demande est complète et probante. En complément, le Transporteur prie la Régie de considérer que les éléments soumis par le Transporteur lors de l'audience des moyens préliminaires du 17 novembre 2016⁵² ainsi que le contenu du document intitulé *Plaidoirie du Transporteur* déposé le 29 novembre 2016 à la Régie sont ici réputés être repris dans leur intégralité.

Le Transporteur demande respectueusement à la Régie d'accueillir sa demande tarifaire 2017 selon ses conclusions, sa plaidoirie ainsi que sa réplique.

Le tout respectueusement soumis.

⁵² NS, 17 novembre 2016, pp. 7 à 122 et pp. 220 à 261.