Par dépôt électronique[1] seulement

Yves Fréchette
Avocat
Hydro-Québec - Affaires juridiques

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

Le 22 juillet 2020

Me Véronique Dubois, secrétaire
Régie de l'énergie
Tour de la Bourse
800, rue du Square-Victoria
Bureau 2.55
Montréal (Québec) H4Z 1A2

OBJET : Demande du Transporteur relative au remplacement des systèmes de conduite du réseau de transport d'électricité – PHASE 2
Notre dossier : R055428 YF
Dossier Régie : R-4047-2018 PHASE 2

Chère consœur,

Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») donne suite à la lettre du 17 juillet 2020 de la Régie de l'énergie (la « Régie »), dans le dossier cité en objet[2].

Commentaires finaux

La demanderesse s'en remet au dossier tel que constitué et souligne sa disponibilité afin de répondre à la Régie concernant toute interrogation qui puisse se révéler en cours de délibéré[3]. Elle souhaite attirer l'attention de la Régie sur certains aspects, comme ci-après décrit.

1. Introduction

Le 18 décembre 2019, est déposée la demande d'autorisation, phase 2, afin de remplacer les systèmes de conduite du réseau de transport d'électricité et de réaliser divers travaux connexes (le « Projet »).

---

[1] Aucune copie papier n'est requise selon la directive du 17 mars 2020 *Mesures préventives en lien avec la COVID-19* de la Régie de l'énergie.

[2] Veuillez noter que les documents caviardés, dont le dépôt est requis selon cette lettre de la Régie, ont été transmis sous pli séparé.

[3] À sa lettre du 16 juillet 2020, la Régie mentionne qu'elle n'a pas de questions supplémentaires à transmettre relativement à la demande d'autorisation dans le dossier mentionné en objet. Advenant que la Régie se ravise, la demanderesse réitère sa disponibilité à répondre à toute interrogation de la Régie.

Cette demande d'autorisation, sous étude en phase 2, fut précédée d'une première phase laquelle s'est terminée par la décision D-2019-042.

À sa décision précitée en phase 1, la Régie identifie plusieurs éléments incontournables[4] du Projet en cause. Ces éléments ont été reconfirmés par la preuve offerte dans cette seconde phase[5], qu'il suffise de mentionner les suivants :

- Le Projet a un caractère unique et vise des actifs considérés comme critiques ;
- Les actifs visés par le Projet sont indispensables à l'exploitation fiable et sécuritaire d'un réseau électrique ;
- La désuétude des actifs actuels expose la demanderesse à des risques de défaillance ;
- Le Projet a pour objectif d'assurer la pérennité des systèmes de conduite du réseau. Il vise le remplacement des systèmes actuels par une plateforme unique et intégrée reflétant les technologies actuelles ;
- Le Projet sera déployé dans deux centres de traitement informatique hautement sécurisés, situés dans des zones géographiques distinctes et reliés par une infrastructure réseau redondante[6] ;
- Le Transporteur a besoin du GMS intégré dans la nouvelle plateforme. Aucun coût supplémentaire n'est prévu au Projet en lien avec l'exploitation des centrales de production ;
- Le Projet vise à assurer l'exploitation fiable et sécuritaire des réseaux de transport et de distribution, tout en permettant une exploitation optimisée de ces réseaux.

Soulignons également que la « Représentation du SCR visé » présentée en phase 1 et en cette phase 2[7] est similaire, lire à toutes fins pratiques identique.

Ce constat de continuité confirme notamment la cohérence et la robustesse de l'identification des besoins, de la solution retenue ainsi que de la gouvernance du Projet. À cet effet, la demanderesse rappelle que la gouvernance est assurée par un *Bureau de projet* dédié assurant la rigueur dans l'exécution du Projet.

Dans cette phase 2, la demanderesse a présenté les caractéristiques définitives du Projet.

La demanderesse a ainsi informé la Régie du résultat de l'appel de propositions aux termes duquel la firme Open Systems International Inc. (ci-après « OSI ») a été retenue pour la fourniture et le déploiement d'une solution intégrée de conduite des réseaux de transport d'électricité et de distribution d'électricité d'Hydro-Québec de même que pour

---

[4] Voir D-2019-042, notamment aux pages 8 à 11.
[5] Voir notamment B-0072, HQT-9, Document 1, soit la présentation offerte par le Transporteur lors de la séance de travail du 8 mai 2020.
[6] Voir B-0079, HQT-8, Document 3.1, pp. 22 à 28.
[7] Voir B-0004, HQTD-1, Document 1 page 15 (phase 1) et B-0051, HQT-5, Document 1, page 10 (phase 2).

la réalisation des travaux d'intégration associés. Le 16 avril 2019, OSI et Hydro-Québec ont d'ailleurs convenu d'un Contrat-cadre à cet effet.

La demanderesse réitère que le nouveau SCR est le résultat d'une solution optimale globale pour les services de transport et de distribution d'électricité. Le Transporteur et Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur ») ont réalisé une analyse conjointe qui a permis de déterminer la solution optimale globale présentée à la Régie. À cet égard, bien que le nouveau SCR du Distributeur ne soit plus soumis à l'autorisation de la Régie, la demanderesse en a présenté les caractéristiques définitives et les coûts détaillés[8] afin de donner une vue du SCR dans son ensemble.

Le déploiement et la mise en service du nouveau SCR bénéficieront à l'ensemble de clientèle, que celle-ci utilise les services de transport de point à point ou que celle-ci soit la charge locale du Distributeur, tel qu'il fut démontré.

Dans cette phase 2, la demanderesse a également présenté les coûts du Projet.

Les coûts totaux du Projet du Transporteur, incluant les coûts d'avant-projet, sont de 288,6 M$ et s'inscrivent dans la catégorie d'investissement « maintien des actifs ».

Rappelons que ces coûts s'appuient sur les travaux réalisés lors de l'avant-projet. La demanderesse, de concert avec OSI, a ainsi procédé à la revue de plus de 4 000 exigences techniques, des stratégies de réalisation associées, de l'architecture préliminaire, des équipements informatiques requis ainsi que des interfaces à développer ce qui a permis de préciser les coûts du Projet[9].

La demanderesse ne reprend pas ici la description générale du Projet du SCR et la description générale des travaux qui sont décrits à la preuve[10]. Elle souligne toutefois que la clientèle pourra, au terme du Projet, pleinement bénéficier de cette importante infrastructure renouvelée et modernisée.

2. Cadre réglementaire

À ses décisions D-2018-142 et D-2018-168 en l'instance, la Régie citait et appliquait le cadre réglementaire au présent dossier.

Depuis la date de dépôt de la demande en prélude à ces décisions, le cadre réglementaire a évolué afin de hausser le seuil d'autorisation à 65 millions de dollars et plus pour le Transporteur et d'y soustraire le Distributeur.

---

[8] Voir B-0057 et B-0058, HQT-7, Documents 1 et 2.

[9] Voir B-0051, HQT-5, Document 1, page 6, B-0069, HQT-8, Document 2.1, p. 5 et ss, B-0079, HQT-8, Document 3.1, pp.30-31 et 47-48.

[10] Voir notamment B-0051, HQT-5, Document 1, pages 8 à 15, B-0079, HQT-8, Document 3.1, pp. 3 à 10 (GSH, GMS, Interface PP et ITM) et B-0080, HQT-8, Document 4, pp. 3-7 (GSH, GMS et Interface PP).

Ces changements n'ont toutefois eu aucun impact sur les démonstrations exigées et attendues de la part du Transporteur ni à l'égard des précédents de la Régie qui sont demeurés applicables.

De très nombreuses décisions de la Régie ont précisé qu'une demande d'autorisation introduite en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi ») et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* constitue un exercice d'analyse technico-économique qui doit porter sur la justification du projet en regard de ses objectifs et de l'impact du projet sur les tarifs et la fiabilité du réseau de transport d'électricité.

La Régie s'est exprimée dans plusieurs décisions relatives à des demandes d'autorisation de projets d'investissement concernant le cadre réglementaire applicable à l'autorisation d'un projet d'investissement. À ce sujet, la Régie s'est exprimée notamment comme suit :

> *« La Régie est d'avis qu'il incombe au Transporteur de faire ses choix technologiques lorsqu'il élabore un projet et de justifier devant la Régie que son projet va lui permettre de rencontrer ses objectifs. »* (Décision D-2004-175, page 14) ;
>
> *« [26] La Régie précise que dans le cadre de l'examen d'une demande d'investissement, c'est l'aspect technico-économique du projet du Transporteur qu'elle examine, et non celui d'un projet alternatif ou hypothétique. »* (Décision D-2010-036, page 8).

L'analyse de la demande de la demanderesse doit se faire en respectant le cadre réglementaire et les décisions antérieures de la Régie qui délimitent le cadre de l'étude de la demande présentée pour autorisation.

Dans ce dossier, la demanderesse a couvert tous les aspects requis par le cadre réglementaire et les décisions antérieures de la Régie, notamment quant aux objectifs du Projet, sa justification, sa faisabilité économique, l'impact sur la fiabilité du réseau et la qualité du service ainsi que l'impact tarifaire à la marge du Projet.

La demande d'autorisation est complète et en adéquation avec le règlement précité, le tout tel qu'il appert notamment du Tableau 1 de la pièce B-0051, HQT-5, Document 1.

Dans ses questions écrites, la Régie a exploré et questionné des aspects qui débordent du cadre réglementaire précité[11]. Le Transporteur, en toute transparence et collaboration, a répondu à ces questions selon l'état de ses connaissances actuelles et du cadre réglementaire applicable.

Les aspects décisionnels quant à l'autorisation du Projet en cause sont de la juridiction exclusive de la formation en l'instance alors que les éléments de nature tarifaire seront traités, ultérieurement, dans un forum tarifaire. Avec égards, les questions de la Régie et les réponses du Transporteur qui concernent des aspects de nature tarifaire selon

[11] Voir notamment B-0079, HQT-8, Document 3.1, R5.4, R5.8 et R11.3 ainsi que B-0080, HQT-8, Document 4, R5.1, R5.2, R5.3, R5.5 et R5.6.

la Loi ne sauraient constituer des éléments décisionnels fondateurs de la décision finale à intervenir en l'instance.

La preuve offerte est complète, probante et en adéquation avec le cadre réglementaire. La demanderesse prie la Régie de le constater.

3. Objectifs et justification

Le Transporteur, notamment à sa pièce B-0052, HQT-6, Document 1, s'est exprimé quant aux objectifs et justifications de son Projet. Il souligne :

- L'importance des systèmes pour l'exploitation du réseau de transport qui jouent un rôle central et essentiel dans l'exploitation fiable et sécuritaire du réseau par le CCR et les CT ;
- Les systèmes actuels et l'infrastructure qui les supporte sont désuets, ont atteint leurs limites et doivent être remplacés pour répondre aux exigences de fiabilité attendue par la clientèle ;
- La description du SCR-T retenu, y incluant le découpage des différentes fonctions et modules, comprendra la continuité de toutes les fonctions actuellement assumées par les systèmes Spectrum, Laser et Gen-4, à savoir les fonctions SCADA, EMS, GMS et OTS[12] ;
- Le SCR-T retenu vise à remplacer les systèmes existants par une plateforme logicielle unique, répondant aux exigences de fiabilité, laquelle est le résultat d'une analyse qui a permis de déterminer la solution optimale globale pour les réseaux de transport et de distribution[13] ;
- Le déploiement du SCR-T se fera dans des infrastructures d'accueil renouvelées et modernes ;
- Le SCR-T retenu favorisera une exploitation optimisée des réseaux grâce à un allégement des activités de mise à niveau et une évolution en continu ;
- Le SCR-T retenu réduira la quantité de développements personnalisés des systèmes en misant sur l'intégration des besoins du Transporteur et du Distributeur à même les fonctions de base des solutions disponibles sur le marché[14] ;
- Le SCR-T retenu pourra évoluer et accueillir de nouvelles fonctionnalités dans le futur selon les besoins du réseau et de la clientèle.

Le Projet est justifié par la désuétude des systèmes actuels afin d'assurer la pérennité des systèmes de conduite des réseaux de transport d'électricité et de distribution

[12] Le Transporteur souligne que le module ITM sera acquis auprès de son fournisseur actuel du système OASIS. Voir B-0079, HQT-8, Document 3.1, pp. 9 ss.
[13] Voir également B-0079, HQT-8, Document 3.1, p. 29.
[14] B-0005, HQTD-1, Document 1.1, p. 12, lignes 27-36 ; B-0051, HQT-5, Document 1, p. 8, lignes 6-17.

d'électricité[15] en remplaçant des systèmes en fin de vie utile par une plateforme unique et intégrée, reflétant les technologies actuelles.

Le Projet est optimisé quant à ses composantes avec une vision globale, et ce, à l'entier bénéfice de la clientèle.

La demanderesse souligne à nouveau que le Projet, auquel il n'y a pas d'alternative, est nécessaire à l'exécution de sa mission de base auprès de la population du Québec.

4. Coûts et impact tarifaire

Le Transporteur, notamment à sa pièce B-0052, HQT-6, Document 1, s'est exprimé quant aux coûts et à l'impact tarifaire de son Projet. Il souligne :

- Le coût total du Projet du Transporteur s'élève à 288,6 M$. Le Transporteur souligne qu'il s'efforcera de contenir les coûts de son Projet à l'intérieur du montant autorisé ;
- En continuité avec la situation actuelle et selon la preuve offerte, les services offerts au Producteur feront l'objet d'une facturation selon la méthode reconnue du coût complet[16] ;
- Le coût total du Projet du Transporteur ne doit pas dépasser le montant autorisé de plus de 15 %, auquel cas il doit obtenir une nouvelle autorisation du Conseil d'administration. Le cas échéant, le Transporteur s'engage à en informer la Régie en temps opportun ;
- L'impact tarifaire fut présenté, selon les méthodes reconnues par la Régie, sur une période de 15 ans qui est représentative de l'impact sur les revenus requis associée à la durée de vie utile moyenne des immobilisations du Projet du Transporteur[17] ;
- L'impact annuel moyen du Projet du Transporteur[18] sur les revenus requis est de 17,2 M$ sur une période de 15 ans, ce qui représente un impact à la marge de 0,5 % sur cette période par rapport aux revenus requis approuvés par la Régie pour l'année 2019. Cet impact est raisonnable pour un Projet unique et majeur comme celui en cause.

---

[15] La demanderesse souligne à nouveau que bien que le remplacement du système de conduite du réseau de distribution d'électricité ne soit pas visé par la présente demande, les caractéristiques définitives du nouveau système de conduite de ce réseau ont été présentées de façon à donner à la Régie une vue complète du SCR ; B-0051, HQT-5, Document 1, p. 5, lignes 33-36 et p. 6, lignes 1-2 ; voir également B-0057, HQT-7, Document 1.

[16] Voir B-0066, HQT-8, Document 1.1, pp. 10-13, B-0079, HQT-8, Document 3.1, pp. 52 à 56.

[17] Voir B-0079, HQT-8, Document 3.1, pp. 57-58 et B-0080, HQT-8, Document 4, p.15, pp. 16 à 20 et p. 22-23.

[18] Les ajouts au réseau de transport de la catégorie d'investissement « maintien des actifs » assurent la pérennité des installations du Transporteur, en permettant de maintenir le bon fonctionnement du réseau et d'assurer le transport d'électricité de façon sécuritaire et fiable au bénéfice de tous les clients du réseau de transport. Dans la décision D-2002-95, p. 297, la Régie a indiqué qu'il est équitable que tous les clients contribuent au paiement de ces ajouts.

Les 29 avril, 7 mai, 15 juin et 8 juillet 2020, la demanderesse a déposé ses réponses aux demandes de renseignements[19] de la Régie. Sous la présente rubrique, elle souligne l'aspect suivant :

- La valeur de la provision pour contingence du Projet, dont seule la portion de qui aura été requise sera intégrée à la base de tarification lors de la mise en service du Projet, a été établie selon un taux qui résulte notamment de la nature spécifique du Projet ainsi que de l'expérience de l'entreprise dans les projets ayant des composantes informatiques. Le Transporteur conclut et soumet que le taux de la provision pour contingence du Projet est approprié. (B-0066, HQT-8, Document 1.1, pp. 7 et 8, B-0079, HQT-8, Document 3.1, pp. 33 à 36, B-0080, HQT-8, Document 4, pp. 8-10).

Le Transporteur souligne, qu'en conformité avec le cadre réglementaire, dans ses dossiers tarifaires à venir, différents volets pourront être abordés, tels les charges, la facturation interne et les inducteurs de coûts. Ces volets, en conformité avec le cadre réglementaire applicable à la présente demande, ne sont pas présentés en l'instance pour autorisation.

Tel que la preuve probante de la demanderesse le démontre, l'ensemble des coûts du Projet sont essentiels à sa réalisation.

5. Impact sur la fiabilité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité

Le Transporteur, notamment à sa pièce B-0052, HQT-6, Document 1[20], s'est exprimé quant à l'impact sur la fiabilité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité de son Projet. Il souligne :

- L'objectif du Projet est de remédier à la désuétude des systèmes en cause, donc le remplacement à venir aura un impact positif direct sur la fiabilité et sur la qualité de prestation du service ;
- Le SCR-T retenu, et en particulier son EMS, participera positivement à la conformité à plusieurs exigences de fiabilité ;
- Le SCR-T retenu facilitera l'échange d'informations cruciales à une exploitation optimale des réseaux ;
- L'extension de certaines fonctions aux CT permettra au Transporteur d'adopter une approche d'exploitation plus proactive et plus précise, ce qui permettra aux exploitants de mieux intervenir en cas d'incident sur les réseaux ;
- Le SCR-T intégré avec un modèle de réseau unique, pour le CCR, les CT et les CED, permettra aux exploitants du CCR et des CT d'évaluer plus

[19] Voir les pièces B-0066, HQT-8, Document 1.1, B-0069, HQT-8, Document 2.1, B-0074, HQT-8, Document 3 ou B-0079, HQT-8, Document 3.1 et B-0080, HQT-8, Document 4.
[20] Voir B-0079, HQT-8, Document 3.1, p. 61.

précisément les contraintes du réseau ce qui devrait se traduire par une plus grande robustesse du réseau ;

- Le SCR-T intégré permettra au Transporteur de mieux utiliser les moyens de gestion à sa disposition afin notamment de mieux gérer les pointes ainsi que les demandes grandissantes de retraits d'équipements et ce, au bénéfice de tous les clients.

La preuve du Transporteur est sans équivoque à l'effet que le Projet aura un impact positif sur la fiabilité et la qualité du service à l'entier bénéfice de sa clientèle. Ainsi, au terme du Projet, cette dernière pourra profiter des plus récents progrès technologiques d'une infrastructure moderne.

6. Conclusion

La demanderesse soutient que sa demande d'autorisation est complète et que la preuve offerte à la Régie est probante.

La demanderesse demande respectueusement à la Régie d'accueillir la demande d'autorisation afin de réaliser le Projet selon la preuve.

La demanderesse réitère sa disponibilité à répondre à la Régie concernant toute interrogation qui puisse surgir relativement à la demande, et ce, malgré le délibéré.

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

(s) Yves Fréchette

Me Yves Fréchette
/jg