

**Par dépôt électronique, courriel et poste**

Le 23 octobre 2018

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

**Yves Fréchette**  
Avocat  
Hydro-Québec  
Vice-présidence – Affaires juridiques

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

OBJET : Demande du Transporteur de modification des tarifs et conditions des services de transport pour l'année 2019  
Votre dossier : R-4058-2018  
Notre dossier : R055967 YF

---

Chère consœur,

Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») expose ci-après à la Régie de l'énergie (la « Régie ») ses commentaires sur les arguments des intervenants qui contestent les réponses du Transporteur à leurs demandes de renseignements dans le dossier décrit en rubrique.

Le Transporteur a reçu des contestations de ses réponses de la part des intervenants suivants :

- L'Association des hôteliers du Québec et l'Association des restaurateurs du Québec (« AHQ-ARQ ») ;
- La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (« FCEI »).

### **1. Préambule**

La Régie a décidé des principes applicables aux contestations en matière de réponses aux demandes de renseignements, à savoir :

- une demande de renseignements n'est pas un moyen pour un participant de faire faire sa preuve. Si une preuve additionnelle est requise, il incombe à la

Régie d'en décider suivant le *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*<sup>1</sup> ;

- une demande de renseignements sert essentiellement à permettre à un participant de faire préciser ce qui n'est pas clair dans la preuve déposée par un demandeur, de façon à préparer sa preuve ou à articuler autrement sa position<sup>2</sup> ;
- un demandeur ne peut être forcé à produire des données non disponibles ou à confectionner des tableaux qu'il n'a pas<sup>3</sup> ;
- les participants peuvent interroger le demandeur et ont le loisir de soumettre toutes preuves pertinentes, ainsi que leurs arguments sur le bien-fondé ou non de la demande. Néanmoins, ceci ne veut pas dire que les intervenants puissent poser toutes sortes de questions au demandeur pour l'amener à modifier sa preuve ou faire des analyses que la Régie ne considère pas nécessaires à ses délibérations, selon le cadre d'analyse mis en place<sup>4</sup> ;
- il appartient au participant qui est insatisfait des réponses fournies de démontrer en quoi ces informations sont incomplètes ou inadéquates, tant par rapport au cadre défini du dossier que pour ses besoins légitimes<sup>5</sup> ;
- l'objet précis d'une demande de renseignements doit être pertinent par rapport à l'objectif défini par la Régie dans ses décisions procédurales<sup>6</sup> ;
- la pertinence de la demande de renseignements se détermine par le lien, la connexité entre un fait allégué dans la preuve et l'information visée par la demande. L'élément de preuve ainsi recherché doit être un fait qui aurait logiquement une valeur probante à l'égard du but de la procédure<sup>7</sup> ;
- bien qu'une question puisse être pertinente, l'information demandée doit avoir un caractère opportun aux fins de la preuve du participant<sup>8</sup>.

A la lumière de ce qui précède, le Transporteur soutient que les contestations des réponses aux questions 5.1 et 11.2 de l'AHQ-ARQ et de la réponse à la question 5.4 de la FCEI ne sont pas fondées et devraient être rejetées par la Régie, notamment en ce qu'elles ne sont pas conformes aux principes applicables et que les informations recherchées sont sans pertinence à l'égard du dossier.

---

<sup>1</sup> D-2006-153, page 6.

<sup>2</sup> D-2008-014, page 4.

<sup>3</sup> D-2008-055, pages 6 et 13.

<sup>4</sup> D-2011-168, page 8, paragraphe 24.

<sup>5</sup> D-2001-49, page 20.

<sup>6</sup> D-2000-214, page 28.

<sup>7</sup> D-2009-085, paragraphe 17.

<sup>8</sup> D-2017-115, page 7, paragraphes 27 et 28.

Sans restreindre la portée de ce qui précède, le Transporteur répond spécifiquement ci-après aux contestations.

## 2. AHQ-ARQ

Le Transporteur maintient ses réponses aux questions 5.1 et 11.2 offertes à l'AHQ-ARQ.

En ce qui concerne la question 5.1, le Transporteur rappelle qu'initialement la figure de référence avait été utilisée lors des audiences du dossier R-4012-2017, afin d'illustrer la sollicitation accrue du réseau et d'expliquer le contexte selon lequel les plages disponibles pour retirer les équipements du réseau sont limitées et varient au courant de l'année. Le Transporteur avait alors introduit un graphique, sans échelle et sans données chiffrées, afin d'illustrer l'importance des contraintes opérationnelles auxquelles il fait face.

En réponse à la question 5.1 de la demande de renseignements de l'AHQ-ARQ, le Transporteur dépose un tableau présentant les données chiffrées hebdomadaires, niveau plus fin que mensuel, utilisées pour reproduire le graphique à travers les champs « Demande » et « Puissance disponible acheminable ». Le Transporteur rappelle par ailleurs que ce tableau est en complément à l'échelle de mesure chiffrée de la figure 2<sup>9</sup> déposée en preuve.

Le Transporteur considère ainsi que les informations fournies permettent d'illustrer de façon chiffrée la sollicitation du réseau et satisfont donc la demande de la Régie.

Le Transporteur ne considère pas pertinent de présenter le détail de la « Demande » aux fins de la démonstration de la sollicitation du réseau. Avec égards, la contestation de l'AHQ-ARQ devrait être rejetée.

En ce qui concerne la question 11.2, le Transporteur mentionne que les mesures servant à calculer le taux de pertes proviennent de différentes sources de données, dont certaines sont obtenues et validées sur une base horaire et d'autres sur une base mensuelle et annuelle. Les mesures d'énergie reçue utilisées dans le calcul du taux de pertes sont d'ailleurs et surtout des données de compteurs obtenues et validées sur une base mensuelle et annuelle. Le taux de pertes d'une année est établi à partir des validations sur une base annuelle. Ainsi, le Transporteur ne valide pas le taux de pertes sur une base horaire et ne peut pas fournir les informations telles que demandées. Le Transporteur réitère donc ce qu'il a mentionné dans le dossier R-4012-2017 à la pièce HQT-13, Document 2, réponse 22.2 :

*« Ces informations sont cumulées et validées sur une base annuelle. L'information est jugée fiable et pertinente sur cette base. En conséquence, le Transporteur se voit dans l'impossibilité de fournir l'information demandée par l'intervenant. »*

---

<sup>9</sup> HQT-3, Document 1, page 15.

Par ailleurs, le Transporteur tient à spécifier que les variations des pertes évaluées dans le cadre de l'étude expliquant et quantifiant les facteurs influençant le taux de pertes actuel du réseau de transport ne sont pas des valeurs réelles, mais des valeurs simulées. De plus, aucun taux de pertes horaire n'a été évalué dans le cadre de cette étude. Avec égards, la contestation de l'AHQ-ARQ devrait être rejetée.

### 3. FCEI

En ce qui concerne la question 3.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la FCEI, le Transporteur dépose un complément de réponse à la pièce révisée HQT-13, Document 5.1.

Le Transporteur maintient sa réponse à la question 5.4. En effet, le Transporteur précise que la figure 1<sup>10</sup> a été fournie pour illustrer le concept d'augmentation des heures requises en maintenance conditionnelle selon l'âge. Cette figure ne peut pas être utilisée pour représenter les besoins en heures de maintenance du parc actuel et futur puisqu'elle représente la moyenne du nombre d'heures en maintenance pour l'ensemble du parc selon la répartition historique entre les familles d'équipement. Comme la répartition des interventions entre les familles évolue avec les années et particulièrement au cours des dernières années, le Transporteur a mis à jour ses modèles par famille, avec les plus récentes données.

Par ailleurs, le Transporteur juge également non pertinent de mettre à jour la figure 3<sup>11</sup> étant donné l'évolution lente de l'âge moyen. En effet, le vieillissement du parc d'actifs prévu au cours des prochaines années est beaucoup moins marqué que le vieillissement historique. Le taux de risque en pérennité est passé d'une valeur mesurée de 7,9 en 2007<sup>12</sup> à une valeur prévue de 9,4 en 2017<sup>13</sup>. Le taux de risque en pérennité prévu pour 2027 est de 9,5. Avec la stratégie de pérennité, le vieillissement du parc au cours des dix prochaines années est donc minime en comparaison avec celui des dix dernières années. En conséquence, la mise à niveau des budgets demandée depuis 2016 pour adapter la maintenance au vieillissement du parc est en très grande partie justifiée par l'augmentation de l'âge des actifs au cours des dix dernières années. L'augmentation de l'âge prévue au cours des 10 prochaines années, quant à elle, aura un impact beaucoup moins significatif sur le taux de risque en maintenance contrairement à la reprise du retard accumulé en maintenance conditionnelle, le contrôle de l'effet de spirale et la compensation des effets perturbateurs.

Compte tenu des efforts requis pour refaire l'analyse et de la non-pertinence de la figure 1 pour estimer les besoins futurs, le Transporteur considère que les figures 2 et 3 fournies répondent suffisamment à la préoccupation de l'intervenant. La figure 3 montre qu'une grande proportion des actifs a dépassé 50 % de sa durée de vie au cours des dix dernières années. La figure 1 montre qu'une augmentation de l'âge affecte

---

<sup>10</sup> HQT-3, Document 1.1, page 6.

<sup>11</sup> R-3981-2016, HQT-3, Document 1.1, page 12.

<sup>12</sup> R-3707-2009, HQT-1, Document 1, page 63.

<sup>13</sup> R-4059-2018, HQT-1, Document 1, page 32.

significativement le nombre d'heures de maintenance requises et qu'une fois dépassé 50 % de la durée de vie l'augmentation est moindre, ou tel que l'interprète l'intervenant : « à tout le moins une croissance sensiblement moins rapide que lors des premiers 50 % de vie utile ». Pour ce qui est de la portion au-delà de 100 % de la durée de vie, le Transporteur fait souvent le choix du remplacement lorsque les coûts de maintenance sont trop élevés<sup>14</sup>. Avec égards, la contestation de la FCEI devrait être rejetée.

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

*(s) Yves Fréchette*

Yves Fréchette  
/jg

c.c. Intervenants (par courriel seulement)

---

<sup>14</sup> R-3981-2016, HQT-3, Document 1.1, section 4.2.2.