Par dépôt électronique et messager

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
Téléc. : 514 289-2007
C. élec. : frechette.yves@hydro.qc.ca

Le 24 août 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

OBJET : Demande d'autorisation du budget des investissements 2019 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars
Votre dossier : R-4059-2018
Notre dossier : R055969 YF

Chère consœur,

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu la demande d'intervention de Stratégies Énergétiques (« SÉ »), Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« AQLPA »), Groupe d'Initiatives et de Recherches Appliquées au Milieu (« GIRAM ») et Énergie solaire Québec (« ÉSQ »).

Le Transporteur conteste la demande d'intervention de GIRAM et ÉSQ notamment quant à l'insuffisance de la nature de l'intérêt à intervenir au présent dossier selon l'article 16 2° du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*.

Le Transporteur, sans préjudice à ce qui est plaidé concernant GIRAM et ÉSQ, s'en remet à la Régie quant à la détermination de la suffisance de l'intérêt et des motifs d'intervention identifiés par SÉ et AQLPA dans leurs demandes d'intervention avec les commentaires suivants.

1. Commentaires généraux

Le présent dossier s'inscrit dans la continuité d'application de la *Stratégie de gestion de la pérennité des actifs* (la « Stratégie »), qui structure la présente demande. À titre de rappel, la Stratégie est appliquée par le Transporteur et présentée à la Régie depuis l'année 2007. Cette Stratégie a fait l'objet de bilans d'application en 2011 et en 2017 qui ont répondu aux attentes de la Régie. Le prochain bilan est prévu pour l'année 2022.

Les décisions antérieures de la Régie et la preuve offerte par le Transporteur dans ce dossier balisent les sujets à l'étude. L'exercice d'examen de la demande du

Transporteur vise la justification du budget des investissements en regard de ses objectifs, de l'impact des coûts sur les tarifs et de l'impact sur la fiabilité du réseau de transport. Le dossier contient toute l'information requise selon le cadre réglementaire en vigueur[1].

Le Transporteur propose que l'étude du dossier soit limitée au contenu de la preuve documentaire qu'il a déposée au soutien de sa demande. Tout sujet ou aspect qui déborde ce cadre d'étude devrait être spécifiquement écarté par la Régie.

Le Transporteur maintient qu'un intéressé ne peut pas saisir à nouveau la Régie de sujets ayant fait l'objet d'orientations claires et de décisions finales sans que celle-ci en émette le souhait. À défaut, cela entraîne des redites qui sont contraires aux objectifs d'allégement du processus réglementaire et de gestion efficiente de l'instance.

Le Transporteur est d'avis qu'il importe que l'intervention de SÉ-AQLPA, si elle est accueillie par la Régie, soit circonscrite de façon à éviter la répétition des débats sur des sujets sur lesquels la Régie s'est déjà prononcée et afin que le cadre réglementaire pertinent à la demande du Transporteur soit respecté.

Contestation de la demande d'intervention de GIRAM et ÉSQ

Les intéressées GIRAM et ÉSQ, qui sont des organismes à vocation environnementale, souhaitent intervenir au présent dossier. Ces derniers n'étant pas affectés directement par la demande à venir, le Transporteur conclut que les demandes d'interventions trouvent appui sur la notion d'intérêt public.

Bien que la Régie ait appliqué de façon large et libérale la notion d'« intérêt pour agir » dans le cadre de ses travaux, le respect des dispositions du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* demeure essentiel. Pour obtenir le statut d'intervenant, la Régie exige des intéressés qu'ils définissent de façon précise leurs intérêts à intervenir au dossier ainsi que leurs expériences pratiques ou expertises particulières en la matière. Les intéressés doivent démontrer à la Régie que leurs participations seront utiles et qu'ils pourront contribuer à approfondir certains éléments pertinents au dossier. Les intéressés doivent démontrer la pertinence de leur apport à l'étude du dossier, à savoir le budget des investissements 2019 du Transporteur, eu égard à leur champ de compétence. Les intéressés doivent également identifier les sujets spécifiques dont ils désirent traiter. Ces éléments ont été réitérés par de très nombreuses décisions de la Régie dont les suivantes.

Dans la décision D-2012-133[2], la Régie s'exprime comme suit :

---

[1] *Loi sur la Régie de l'énergie* et *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie.*

[2] Décision sur les demandes d'intervention, les budgets de participation et le calendrier de traitement du dossier / Demande d'autorisation d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité du budget des investissements 2013 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars (R-3817-2012).

> [16] La Régie a examiné avec soin les demandes d'interventions du GRAME et de S.É./AQLPA. Les enjeux que souhaitent aborder ces deux organismes ne rencontrent pas les critères requis pour justifier leur intervention au présent dossier. D'une part, certains de ces enjeux débordent du cadre de ce dossier. D'autre part, lorsque ces enjeux sont pertinents, il n'y a pas l'appariement nécessaire entre ces enjeux et la nature des intérêts et les motifs d'intervention des intéressés. La Régie est d'avis qu'à défaut d'un tel appariement, les demandes d'intervention doivent être écartées. En conséquence, la Régie rejette les demandes d'intervention du GRAME et de S.É/AQLPA. (Nos soulignés)

Plus récemment, la Régie s'exprimait comme suit à sa décision D-2016-136 (références omises) :

> [7] Pour obtenir le statut d'intervenant, une personne intéressée doit démontrer, à la satisfaction de la Régie, conformément aux articles 5, 6 et 8 du Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie, son intérêt à participer, sa représentativité et l'objectif visé par son intervention. Dans son appréciation des demandes d'intervention, la Régie tient compte du lien entre les conclusions recherchées par la personne intéressée et son intérêt. Les demandes d'intervention doivent démontrer la pertinence de l'apport de la personne intéressée à l'étude du dossier, eu égard à son champ de compétence. […]
>
> [11] En premier lieu, la Régie rappelle au GRAME que sa juridiction est en lien avec la fixation des tarifs et des conditions auxquels l'électricité est transportée par le Transporteur et que la surveillance des opérations de ce dernier permet de s'assurer que les consommateurs paient un juste tarif.
>
> [12] En conséquence, un intervenant doit, pour être utile aux délibérations de la Régie dans le présent dossier, aborder les notions de protection de l'environnement sous l'angle de la détermination des investissements que la Régie devrait autoriser pour des actifs destinés au transport d'électricité. L'examen du bilan de la Stratégie doit également se faire sous cet angle, puisque cette dernière vise à maintenir la qualité du service de transport tout en limitant les investissements à un niveau acceptable. (Nos soulignés)

L'an dernier, dans le cadre de son étude des demandes d'interventions du dossier de la *Demande d'autorisation d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité du budget des investissements 2018 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars*, la Régie s'exprimait comme suit dans sa décision D-2017-104:

> [37] La Régie considère que SÉ-CÉR-GIRAM n'a pas démontré la pertinence de son apport à traiter de ces sujets eu égard à ses champs de compétence et n'a pas fait la démonstration que son apport sera utile aux délibérations de la Régie. En conséquence, elle ne lui permet pas d'examiner ces sujets.
>
> [38] Comme les sujets à l'égard desquels SÉ-CÉR-GIRAM souhaite participer au dossier ne sont pas retenus, la Régie rejette la demande de reconnaissance du statut d'intervenant de ce groupe. (Nos soulignés)

Le Transporteur soutient que les intéressés GIRAM et ÉSQ ne se conforment pas aux dispositions du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* (article 16) ainsi qu'aux décisions précitées devrait se voir refuser le statut d'intervenant au présent dossier.

Avec respect, les intéressés GIRAM et ÉSQ ne démontrent pas à la Régie que leurs participations seront utiles et qu'ils pourront contribuer à approfondir certains éléments pertinents au dossier.

Le Transporteur ne remet pas en cause le caractère légitime des missions respectives des intéressés. Toutefois, les intéressés ne démontrent pas la pertinence de leurs apports respectifs à l'étude du dossier eu égard à leurs champs de compétences qui sont notamment l'aménagement durable du territoire, la mise en valeur du patrimoine national, l'éducation et la sensibilisation à l'utilisation des ressources énergétiques. Les expériences pratiques ou expertises particulières annoncées par les intéressés dans leur demande d'intervention ne sont pas de nature à donner un éclairage valable à la Régie à l'égard de l'objet de la demande d'autorisation du Transporteur.

Au surplus, GIRAM et ÉSQ n'apportent pas une expertise ou une expérience pratique qui les distingue de SÉ-AQLPA qui pourra, selon ce que la Régie décidera, offrir son point de vue dans ce dossier sous l'éclairage du développement durable.

Avec égards, le Transporteur soumet que les intéressés GIRAM et ÉSQ ne satisfont pas aux prescriptions du cadre réglementaire précité afin d'obtenir le statut d'intervenant au présent dossier.

2. <u>Commentaires spécifiques</u>

Dans leur demande d'intervention[3], à la <u>rubrique 4.1</u>, les intéressés SÉ-AQLPA souhaitent aborder le sujet des investissements en Maintien des actifs et les grilles d'analyse de risque de défaillances. Les intéressés déclarent s'interroger sur la suffisance des investissements en Maintien des actifs.

Le Transporteur a expliqué à de nombreuses reprises que la Stratégie consiste à cibler les composants du réseau ayant le plus haut niveau de défaillance, le tout sur la base de l'utilisation de grilles d'analyse du risque.

Avec respect, la mise en relief de certains éléments des grilles de risque ne peuvent pas se substituer à une analyse globale de la Stratégie qui tient compte de l'ensemble des actifs du Transporteur et qui cherche ainsi à maximiser l'impact des investissements eu égard à la pérennité du réseau.

Par ailleurs, contrairement à ce qui laisse entendre l'intervenant sur l'impact des efforts consentis sur le « pic de risque de défaillance » prévu dans les prochaines années, l'analyse du suivi de la Stratégie depuis 2009 démontre que le risque réel évolue selon les prévisions[4].

---

[3] Demande d'intervention du 17 août 2017 du procureur, Me Dominique Neuman.

[4] À titre d'exemple, la trajectoire prévue en 2009 des risques démontraient un pic de risque de défaillances durant les années 2020, tel qu'illustrée à la figure 5 de la pièce HQT-1, Document 1 au dossier R-3707-2009, qui n'est plus visible en 2018, tel qu'illustré à la figure 3 de HQT-1, Document 1 du présent dossier.

Avec égards, ce sujet proposé par les intéressés devrait être balisé afin de tenir compte du cadre d'analyse ainsi que des résultats passés.

Dans leur demande d'intervention, à la rubrique 4.3, les intéressés SÉ-AQLPA souhaitent aborder le sujet des investissements en Respect des exigences. En bref, les intéressés se déclarent surpris par la croissance des investissements sous cette catégorie et par le *« dépassement systématique majeur du coût réel de ces investissements par rapport aux prévisions depuis 2016 »*.

Les investissements anticipés pour 2019 de cette catégorie s'établissent 32 M$ sur un budget global de 709 M$. Pour l'année 2019, l'augmentation des investissements est expliquée par la source d'exigences *Engagements contractuels* dont l'augmentation de la hauteur de ligne en prévision de l'entrée en service du REM et du raccordement de clients[5].

Tel que mentionné[6], l'écart identifié en 2018 découle d'interventions imprévues pour se conformer à des exigences liées à la sécurité du personnel et du public.

À la lumière de ce qui précède, les préoccupations de l'intervenant concernant les variations annuelles semblent inutilement alarmistes. Avec respect, la crédibilité des prévisions du Transporteur n'est pas ici en jeu.

Dans leur demande d'intervention, à la rubrique 4.3, les intéressés SÉ-AQLPA souhaitent aborder le sujet des investissements en croissance des besoins de la clientèle. En bref, les intéressés se déclarent « *préoccupés par la sur-prévision systémique des investissements en Croissance des besoins de la clientèle au moins depuis 2015 jusqu'en 2018 »* et souhaitent vérifier *« l'intégration de la petite production distribuée sur le territoire de charge locale, laquelle est en croissance et que le réseau du transporteur, selon HQD elle-même, n'est pas encore adapté à recevoir. La section 3.1.4.1 de la catégorie des investissements en croissance de la pièce B-0004, HQT-1, Doc. 1 n'est pas claire à ce sujet, mais il se pourrait aussi que cet aspect soit indirectement inclus dans la section relative aux investissements en Maintien et amélioration de la qualité du service, ce que nous vérifierons.».*

Avec égards, les propos des intéressés sont détachés de la preuve du Transporteur et sans pertinence pour l'étude de la demande en cause.

Les projets de la catégorie Croissance des besoins de la clientèle découlent de demandes provenant des clients et donc hors du contrôle du Transporteur. Lorsque le client est disposé à aller de l'avant avec son projet, le Transporteur y donne suite. Bien que les prévisions d'investissement aient pu avoir été plus élevées depuis 2015, le Transporteur ne trouve pas d'assise à l'affirmation des intéressés à l'effet qu'il y aurait une « sur-prévision systématique » concernant cette catégorie.

---

[5] Tableau 21 à la page 26 de la pièce HQT-1, Document 1.
[6] HQT-1, Document 1, page 13, lignes 4 à 13.

Le sujet identifié par les intéressés de « *l'intégration de la petite production distribuée sur le territoire de charge locale* » n'a aucun lien et est sans pertinence avec la détermination du budget des investissements de l'année 2019 du Transporteur. Ce sujet concerne au premier chef le Distributeur et dépasse le cadre du présent dossier. Le Transporteur demande à la Régie que ce sujet soit écarté.

En complément et réponse aux propos des intéressés, le Transporteur précise que les informations présentées à la section 3.1.4.2. de la pièce HQT-1, Document 1 (page 28) traitent spécifiquement de la catégorie Croissance des besoins de la clientèle en référant à l'intégration de puissance additionnelle sur le réseau *« suivant les demandes des clients »*.

Le Transporteur s'interroge sur les motivations des intéressés qui laissent entendre que cette section *« n'est pas claire »* et *« il se pourrait aussi »* qu'une partie des investissements de la catégorie Croissance des besoins de la clientèle permette « *l'intégration de la petite production distribuée sur le territoire de charge locale* ». Ainsi, toujours selon les intéressés, une partie du budget des investissements pourrait donc plutôt être allouée à la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service.

Ces allégations des intéressés ne trouvent pas appui sur aucun indice ou signe dans la preuve du Transporteur qui puisse en assurer une quelconque pertinence pour l'étude du présent dossier.

Avec égards, les interrogations précitées des intéressés ne sont pas pertinentes et devraient être écartées du périmètre de l'étude du présent dossier.

Le Transporteur réitère s'en remettre à la Régie quant à la pertinence d'accepter la demande d'intervention des intéressés SÉ-AQLPA. Dans l'hypothèse où la Régie accueille cette demande, il suggère de circonscrire précisément la participation de ces derniers.

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

Yves Fréchette
/jg