

CANADA

PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL  
No : R-4096-2019

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE

Demanderesse

- et -

ASSOCIATION HÔTELLERIE QUÉBEC,

(ci-après « AHQ »)

-et-

ASSOCIATION RESTAURATION  
QUÉBEC,

(ci-après « ARQ »)

Partie intéressée

---

## ARGUMENTATION DE L'AHQ-ARQ

---

**DHC Avocats**  
**Me Steve Cadrin**  
1200, boul. Chomedey, bureau 400  
Laval (Québec) H7V 3Z3  
Tél. : 514-392-5725  
Fax : 514-331-0514  
[scadrin@dhcavocats.ca](mailto:scadrin@dhcavocats.ca)

## **INTRODUCTION**

L'AHQ-ARQ rappelle les recommandations apparaissant à son mémoire amendé (C-AHQ-ARQ-0018) avec les modifications qui y ont été apportées dans le cadre de l'audience. L'AHQ-ARQ demande à la Régie de donner effet à l'ensemble des propositions présentées dans le cadre de sa preuve et notamment :

1. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de lui présenter, lors du prochain dossier tarifaire, des indicateurs, avec un historique passé, mesurant la qualité de l'onde et le contrôle de la fréquence.
2. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de faire état, dans la section Performance comparative de ses prochains dossiers tarifaires, de sa position par rapport au balisage de l'ACÉ en ce qui a trait aux indicateurs sur la fréquence des accidents de travail.
3. En ce qui a trait à la durée d'interruption de service par point de livraison (T-SAIDI), l'AHQ-ARQ constate que le Transporteur a encore amélioré sa performance en 2018 et que celle-ci a été systématiquement meilleure que la moyenne de ses vis-à-vis canadiens depuis 2013.
4. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de fournir, dans ses causes tarifaires futures, les quatre figures du balisage de First Quantile Consulting qui se rapportent aux investissements, comme il l'a fait dans le passé.
5. Malgré des améliorations observées dans les résultats de certains indicateurs, l'AHQ-ARQ constate le besoin de poursuivre, au-delà de 2017, la réduction de certains coûts du Transporteur.
- 6A. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de calculer et de fournir le plus tôt possible les résultats annuels depuis 2013 de l'indicateur Taux d'indisponibilités forcées en % défini dans la section 2.4 du mémoire amendé de l'AHQ-ARQ et dans la présentation en audience (C-AHQ-ARQ-0023). L'AHQ-ARQ recommande aussi de fournir dans chaque cause tarifaire le balisage de cet indicateur avec les membres de l'ACÉ.
- 6B. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de développer et de présenter, d'ici le 1<sup>er</sup> août 2020, un indicateur Taux d'indisponibilités forcées pondérées par une cote d'impact à partir de l'indicateur Indisponibilités forcées en %.

7. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de proposer une méthode pour déterminer, dans l'historique des durées des indisponibilités forcées, les périodes d'attente d'intervention en absence d'un besoin immédiat.
8. Étant donné le manque d'empressement du Transporteur à développer l'indicateur Impact-IFD et son incapacité à le faire correctement, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de ne pas accéder à la demande du Transporteur et de lui accorder, pendant le terme courant du MRI, un résultat de 0 pour les 12,5 points reliés à cet indicateur.

SUBSIDIAIREMENT:

L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de retenir l'indicateur Taux d'indisponibilités forcées pour remplacer l'Impact-IFD comme indicateur de disponibilité du réseau dans le cadre du MTÉR.

9. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de déposer dans les prochains dossiers tarifaires la courbe de prévision des marges disponibles et les données pertinentes aux fins de la planification des retraits et ce, pour l'année courante ~~et les années futures.~~
10. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de prendre acte que la sollicitation du réseau ne constitue pas un empêchement pour le Transporteur de procéder aux retraits dont il a besoin pour maintenir et développer son réseau et que le Transporteur n'a aucunement fait la démonstration qu'elle le sera dans un avenir rapproché.
11. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de prendre acte qu'il n'est pas nécessaire pour le Transporteur de réaliser 100 % de la maintenance stratégique adaptée et que l'effet d'entraînement (ou de spirale) n'est pas engagé.
12. Ayant constaté la surestimation des prévisions du Transporteur, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de réduire la charge d'amortissement des Immobilisations corporelles en exploitation de 45 M\$ pour l'année témoin 2020.
13. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de ne pas approuver la demande du Transporteur d'autoriser, à compter de l'année témoin, un seuil de 15 M\$, en lieu du seuil existant de 5 M\$, aux fins de la présentation par projet des mises en service réelles et projetées (pièce B-0011).
14. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur, pour des fins de détermination des tarifs de transport, de retirer de la prévision des besoins de transport de la charge locale la portion effaçable de la puissance des clients de l'usage cryptographique appliqué aux chaînes de blocs.

15. L'AHQ-ARQ est d'avis qu'une attention particulière devra être apportée aux investissements en Maintien des actifs au cours des prochaines années en fonction de l'évolution du taux de risque réel.
16. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de valider les taux de pertes de transport des années 2014 2016 à 2017 à l'aide du modèle de réseau de l'IREQ avant d'approuver définitivement le taux de pertes de 5,3 % pour 2020. L'AHQ-ARQ est d'avis que d'autres corrections pourraient être nécessaires aux taux de 2014 à 2017 entraînant des compensations potentielles à venir.
17. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur d'expliquer l'évolution des pertes de transport d'une année à l'autre en procédant à une analyse de régression où tous les facteurs pouvant avoir une influence sur les pertes de transport seraient représentés en même temps et non seulement de façon isolée.
18. L'AHQ-ARQ est d'avis que l'analyse faite par le Transporteur des facteurs influençant le taux de pertes de transport des années 2016, 2017 et 2018 aura permis d'identifier certains facteurs influençant le taux de pertes de transport et elle est d'accord avec la proposition de celui-ci de ne pas poursuivre une analyse détaillée sous cette forme pour les années futures.
19. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de poursuivre pour l'année 2019 l'exercice de validation sur une base horaire du taux de pertes qu'il a réalisé pour 2017 et 2018 et d'en faire rapport dans la prochaine cause tarifaire de l'an prochain.
20. L'AHQ-ARQ est d'accord avec la position du Transporteur de ne pas retenir la méthode analytique plus longuement. Aussi l'AHQ-ARQ prend acte que les démarches d'amélioration de la méthode d'évaluation des pertes basée sur l'estimateur d'état se poursuivront la prochaine année et elle recommande à la Régie de demander au Transporteur d'en faire rapport lors de la prochaine cause tarifaire l'an prochain.
21. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de fournir, lors de la prochaine cause tarifaire l'an prochain, l'état d'avancement de l'implantation des recommandations des ressources spécialisées en contrôle sur l'amélioration du processus de calcul des pertes de transport et une mise à jour de la documentation du processus.

21A. Documenter toutes les corrections apportées aux données et conserver toutes les anciennes données.

22. L'AHQ-ARQ retient la proposition du Transporteur de fournir une analyse qui serait réalisée une seule fois suivant la mise en service d'un projet et s'appliquerait seulement aux projets pour lesquels la valorisation des pertes de transport a été déterminante dans le choix de la solution et où il évaluerait l'impact sur les pertes du projet, pour une année réelle à la suite de la mise en service d'un projet, en les comparant aux pertes des solutions envisagées non retenues.
23. De plus, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de fournir, dans chaque cause tarifaire, la différence des pertes de transport entre les scénarios avec et sans le projet, pour chaque projet où cet effet est significatif (par exemple les lignes Chamouchouane – Duvernay et Micoua – Saguenay). Une telle différence serait déterminée pour chaque année historique à l'aide du modèle d'estimateur d'état sur base horaire à la disposition du Transporteur.
24. RECOMMANDATION NOUVELLE: L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de ne pas reconnaître comme prudemment acquis les investissements pour le projet en vue d'augmenter la CLT au poste de l'Aqueduc 315-25 kV.

## **ARGUMENTATION**

L'AHQ-ARQ revient sommairement sur ses recommandations qui ont fait l'objet d'une certaine critique « nouvelle » du Transporteur en argumentation.

- 2. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de faire état, dans la section Performance comparative de ses prochains dossiers tarifaires, de sa position par rapport au balisage de l'ACÉ en ce qui a trait aux indicateurs sur la fréquence des accidents de travail.**

L'AHQ-ARQ ne comprend pas en quoi « *des différences significatives en fonction du contexte dans lequel évoluent ces entreprises comme les législations et les commissions régissant les accidents de travail* »<sup>1</sup> fait en sorte que le Transporteur ne peut se baliser avec ses pairs membres de l'ACÉ.

Est-ce à dire :

- que le Transporteur évolue dans un contexte législatif ou de « commissions » plus permissif sur cet enjeu d'accident de travail?
- que ces pairs sont donc plus prudents en ce qui a trait à la santé et à la sécurité de ses employés?

L'AHQ-ARQ ne peut résoudre à de telles conclusions bien sûr. Le balisage est pertinent et le Transporteur pourra apporter toutes les nuances requises en temps opportun pour expliquer son « classement » et la Régie pourra en juger en toute connaissance de cause.

Le simple fait que l'ACÉ s'astreint à cet exercice de balisage démontre en soi sa pertinence dans l'industrie. Pourquoi ne pas en profiter surtout considérant l'importance du sujet.

- 4. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de fournir, dans ses causes tarifaires futures, les quatre figures du balisage de First Quantile Consulting qui se rapportent aux investissements, comme il l'a fait dans le passé.**

La Régie avait ordonné la production de ces figures du balisage dans sa décision D-2019-118 :

*« [42] En conséquence, la Régie ordonne au Transporteur de déposer, au plus tard le 4 octobre 2019 à 12 h, les **informations déposées annuellement dans les dossiers tarifaires, pour les rubriques non***

---

<sup>1</sup> B-0116, p. 25.

***couvertes par la formule d'indexation. La Régie réfère, à cet égard, aux documents déposés dans le cadre du dossier tarifaire R-4058-2018.***

*[43] Enfin, la Régie invite le Transporteur à lui soumettre, au plus tard le 4 octobre 2019 à 12 h, la liste des pièces ou des informations qu'il ne croit plus pertinentes ou opportunes dans le cadre de son dossier tarifaire, en précisant les motifs pour lesquels ces renseignements ne seraient plus nécessaires. **Le cas échéant, la Régie pourra se prononcer, dans sa décision sur le fond, sur les allègements recherchés par le Transporteur pour le prochain dossier tarifaire.** » (notre emphase)*

En audience, le Transporteur prend l'engagement de déposer les quatre figures omises de sa preuve, mais se ravise plus tard et choisit de ne pas donner suite à son engagement.<sup>2</sup>

Cette façon de faire se passe de commentaire et l'AHQ-ARQ invite respectueusement la Régie à ordonner la production de ces quatre figures dans sa décision finale pour les dossiers tarifaires à venir. L'AHQ-ARQ invite aussi la Régie à ordonner ce dépôt dès le présent dossier et avant le début du délibéré.

**6A. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de calculer et de fournir le plus tôt possible les résultats annuels depuis 2013 de l'indicateur Taux d'indisponibilités forcées en % défini dans la section 2.4 du mémoire amendé de l'AHQ-ARQ et dans la présentation en audience (C-AHQ-ARQ-0023). L'AHQ-ARQ recommande aussi de fournir dans chaque cause tarifaire le balisage de cet indicateur avec les membres de l'ACÉ.**

Le Transporteur n'oppose à cette recommandation que des arguments d'effort à déployer ou encore de délai (prochain MRI).

Face à de tels arguments et à l'importance du sujet, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie d'ordonner au Transporteur de donner le mandat à une firme externe de calculer et de fournir le plus tôt possible les résultats annuels depuis 2013 de l'indicateur Taux d'indisponibilités forcées en % (section 2.4 du Mémoire amendé de l'AHQ-ARQ) s'il considère que l'effort est trop important pour réaliser le tout à l'interne.

Par ailleurs, en quoi un balisage avec les membres de l'ACÉ serait-il contre-productif ou non pertinent? Le Transporteur souhaite retarder cet aspect au prochain MRI pour aucun

---

<sup>2</sup> NS, 6 décembre 2019, p. 150 et 151. Voir aussi B-0033, p. 8, numéros 59 et 60.

motif valable. Nous vous référons à nos commentaires à la recommandation 2 sur le balisage avec l'ACÉ.

**6B. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de développer et de présenter, d'ici le 1<sup>er</sup> août 2020, un indicateur Taux d'indisponibilités forcées pondérées par une cote d'impact à partir de l'indicateur Indisponibilités forcées en %.**

Huit (8) mois pour développer un indicateur Taux d'indisponibilités forcées pondérées par une cote d'impact, et ce, à partir de l'indicateur d'indisponibilité forcées en % (demandé à la recommandation 6A) semble être une tâche impossible pour le Transporteur.

Avec respect, l'AHQ-ARQ ne peut accepter un tel argument qui ne vise qu'à obtenir du délai pour réaliser un travail qui aurait déjà dû être accompli.

L'absence (ou non) d'un indicateur similaire dans l' « industrie » ne change rien à sa pertinence, d'autant plus que d'autres entreprises utilisent un tel indicateur. En quoi le fait d'être un producteur d'énergie plutôt qu'un transporteur change-t-il les choses à un point tel qu'un indicateur connu et utilisé par des entreprises « connexes » ne peut pas être développé par le Transporteur avec ou sans considération directement en lien avec la cote d'impact, tel qu'elle est établie à ce jour par ce même Transporteur.

**7. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de proposer une méthode pour déterminer, dans l'historique des durées des indisponibilités forcées, les périodes d'attente d'intervention en absence d'un besoin immédiat.**

D'emblée, il est assez surprenant que les systèmes du Transporteur ne permettent pas d'identifier les périodes d'attente d'intervention dans le cadre des indisponibilités forcées. La décision est prise de façon réfléchie, mais « disparaît » par la suite et il est impossible de la retracer et, surtout, de la valider.

Le Transporteur prétend qu'il a de plus en plus de difficulté à réaliser ses travaux (maintenance préventive, adaptée ou corrective), mais n'est pas en mesure d'identifier clairement les reports ou les périodes d'attente qui résultent plutôt de décisions de priorisation selon l'importance ou le besoin de l'équipement visé.

Nous sommes encore dans un cas où les « systèmes » dictent ce que l'on peut faire...alors que ces systèmes devraient plutôt être au service de l'entreprise. Ici, le Transporteur se rabat derrière cette excuse de « système » pour ne rien faire, même si l'exercice est pertinent et permettrait d'apprécier la crédibilité de la preuve quant aux difficultés de réaliser la maintenance, sans oublier la création d'un indicateur fiable et pertinent d'indisponibilités forcées.



Toujours est-il que la proposition de l'AHQ-ARQ est loin d'être arbitraire en ce qu'elle, au contraire, propose d'utiliser des « règles » logiques et non-contredites pour « discriminer » les délais.

**8. Étant donné le manque d'empressement du Transporteur à développer l'indicateur Impact-IFD et son incapacité à le faire correctement, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de ne pas accéder à la demande du Transporteur et de lui accorder, pendant le terme courant du MRI, un résultat de 0 pour les 12,5 points reliés à cet indicateur.**

**SUBSIDIAIREMENT:**

**L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de retenir l'indicateur Taux d'indisponibilités forcées pour remplacer l'Impact-IFD comme indicateur de disponibilité du réseau dans le cadre du MTÉR.**

Cette recommandation à deux volets, l'un principal et l'autre subsidiaire, est le résultat du manque d'empressement du Transporteur de déposer un indicateur fiable qui tienne compte de l'impact des Indisponibilités forcées comme le lui demande la Régie depuis un bon moment déjà.

Les témoins du Transporteur plaident que la proposition principale (résultat 0) ne serait pas équitable comme si le Transporteur n'était pas l'artisan de son propre malheur. Pourtant les témoins du Transporteur reconnaissent que le but de l'exercice est de l'inciter à la performance...qu'en est-il de sa performance à développer un indicateur fiable pour un élément aussi fondamental de son entreprise que la disponibilité des équipements de son réseau.

Subsidiairement, l'AHQ-ARQ présente une recommandation qui ne comporte pas l'aspect pénalisant que le Transporteur reproche à la recommandation principale. Ainsi, l'indicateur Impact-IFD n'est pas tout simplement retiré, il est plutôt remplacé par le meilleur indicateur possible dans les circonstances, soit le Taux d'indisponibilités forcées dont le Tableau suivant reprend les valeurs :

2013	2014	2015	2016	2017
0,4482%	0,3448%	0,3632%	0,3719%	0,2495%

Avec les valeurs de seuils et cible fournies en engagement à la demande de la Régie :

*« Ainsi, l'AHQ-ARQ propose les paramètres suivants pour l'indicateur Taux d'indisponibilités forcées :*

- *Une cible de 0,36 % qui correspond à la fois à la médiane et à la moyenne des résultats annuels de 2013 à 2017;*

- *Un seuil<sub>1</sub> de 0,45 % basé sur le pire résultat annuel de la période 2013-2017. Cette proposition équivaut aussi à la cible divisée par 80 %;*
- *Un seuil<sub>2</sub> de 0,40 % à mi-chemin entre la cible et le seuil<sub>1</sub>. Cette proposition équivaut aussi à la cible divisée par 90 %. »*

Ici, le Transporteur oppose qu'il n'a pas eu l'opportunité de valider les chiffres de l'AHQ-ARQ...il n'en demeure pas moins que la preuve est au dossier et n'a pas été contredite (aucune question ne fut même posée par le Transporteur sur ces chiffres).

**9. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de déposer dans les prochains dossiers tarifaires la courbe de prévision des marges disponibles et les données pertinentes aux fins de la planification des retraits et ce, pour l'année courante et les années futures.**

Après avoir déposé la courbe de prévision des marges disponibles dans l'unique but de justifier les contraintes découlant de la sollicitation du réseau, le Transporteur prétend aujourd'hui que celle-ci n'est pas utile pour faire cette démonstration.

Un tel revirement surprend, mais l'effet net est que le Transporteur n'est donc pas en mesure de démontrer que la sollicitation du réseau le contraindra dans les années futures.

**10. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de prendre acte que la sollicitation du réseau ne constitue pas un empêchement pour le Transporteur de procéder aux retraits dont il a besoin pour maintenir et développer son réseau et que le Transporteur n'a aucunement fait la démonstration qu'elle le sera dans un avenir rapproché.**

Tel que mentionné à la recommandation précédente, il est une chose d'affirmer, il en est une autre de prouver ou de démontrer.

En confirmant l'inutilité de la courbe de prévision des marges disponibles, le Transporteur ne fait qu'affirmer, sans prouver ou démontrer, le soi-disant empêchement de procéder aux retraits dont il a besoin pour maintenir et développer son réseau découlant de la sollicitation de celui-ci.

**11. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de prendre acte qu'il n'est pas nécessaire pour le Transporteur de réaliser 100 % de la maintenance stratégique adaptée et que l'effet d'entraînement (ou de spirale) n'est pas engagé.**

À nouveau, le Transporteur ne fait aucunement la démonstration de ce qu'il avance. L'absence d'un indicateur fiable sur les indisponibilités forcées qui ont un réel impact sur le réseau, le Transporteur se prive de la preuve nécessaire pour justifier ses demandes.

**14. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur, pour des fins de détermination des tarifs de transport, de retirer de la prévision des besoins de transport de la charge locale la portion effaçable de la puissance des clients de l'usage cryptographique appliqué aux chaînes de blocs.**

Le Décret 646-2018 énonce ce qui suit :

*« IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation du ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles :*

*QUE soient indiquées à la Régie de l'énergie les préoccupations économiques, sociales et environnementales suivantes relatives à l'encadrement des consommateurs d'électricité pour un usage cryptographique appliqué aux chaînes de blocs :*

*[...]*

*e) favoriser la distribution d'énergie **en service non ferme** »* (notre emphase)

Dans le dossier R-4045-2018, la Régie a décidé ce qui suit quant au service non ferme pour les clients de l'usage cryptographique appliqué aux chaînes de blocs :

*« AUTORISE la création, pour la Catégorie de consommateurs d'électricité pour un usage cryptographique appliqué aux chaînes de blocs, d'un bloc dédié de 300 MW **en service non ferme**, avec une marge de plus ou moins 10 %, **comportant une obligation d'effacement en pointe pour 300 heures par année à la demande du Distributeur;** »<sup>3</sup>* (notre emphase)

**16. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de valider les taux de pertes de transport des années 2014 2016 à 2017 à l'aide du modèle de réseau de l'IREQ avant d'approuver définitivement le taux de pertes de 5,3 % pour 2020. L'AHQ-ARQ est d'avis que d'autres corrections pourraient être nécessaires aux taux de 2014 à 2017 entraînant des compensations potentielles à venir.**

L'AHQ-ARQ a confirmé en audience qu'elle ne s'oppose pas à ce que la Régie retienne le taux de perte de 5,3% pour 2020, mais que ceci ne signifie pas qu'elle reconnaisse la validité de celui-ci de façon définitive.

---

<sup>3</sup> Décision D-2019-052, p. 96.

Reconnaissant le travail effectué jusqu'à ce jour, l'AHQ-ARQ s'étonne que le Transporteur n'ait pas d'emblée, et sans attendre une ordonnance de la Régie, validé les taux de pertes de transport de 2016 et 2017 à l'aide du modèle de l'IREQ. Pourquoi ne pas aller au bout de l'exercice pour assurer un taux de perte le plus précis et le plus fiable possible en 2020 alors que chaque validation effectuée au cours des dernières années a permis de détecter des erreurs.

En définitive, un seul empêchement est invoqué pour ne pas compléter l'exercice : l'informatique prétend à un risque de « corruption » de données. En réponse à la question de la Régie, l'AHQ-ARQ a confirmé que seule une preuve des « services informatiques » pourrait convaincre du bien-fondé d'un énoncé aussi inusité que celui que le Transporteur tente de mettre en preuve avec les mauvais témoins, soit ceux qui ne peuvent expliquer la problématique et encore moins la justifier. Une telle preuve devrait être ordonnée par la Régie parce que la preuve du Transporteur n'a que peu ou pas de valeur probante, ceci dit avec égard.

**23. De plus, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de fournir, dans chaque cause tarifaire, la différence des pertes de transport entre les scénarios avec et sans le projet, pour chaque projet où cet effet est significatif (par exemple les lignes Chamouchouane – Duvernay et Micoua – Saguenay). Une telle différence serait déterminée pour chaque année historique à l'aide du modèle d'estimateur d'état sur base horaire à la disposition du Transporteur.**

Après avoir réalisé une analyse telle que discutée à la recommandation 22, le Transporteur doit aussi être en mesure d'aller plus loin et de prouver que ses « promesses » de réduction des pertes sont rencontrées dans le cadre de projets qui sont justifiés sur cette base.

La proposition de l'AHQ-ARQ est un minimum et ne vise au final que deux projets et donc un travail assez raisonnable surtout lorsque comparé aux coûts très importants de ces investissements majeurs. Les potentielles et hypothétiques difficultés invoquées par monsieur Delourme pour ne même pas tenter l'exercice ne peuvent être retenues face à des investissements d'une telle envergure, la clientèle du Transporteur a certes le droit d'obtenir l'assurance qu'elle en a réellement eu pour son argent.

**24. RECOMMANDATION NOUVELLE: L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de ne pas reconnaître comme prudemment acquis les investissements pour le projet en vue d'augmenter la CLT au poste de l'Aqueduc 315-25 kV.**

Les données au moment de prendre la décision et toujours inchangées en **juillet 2018**<sup>4</sup> :

CLT : 365 MVA  
Remarques : Ajout d'un 3<sup>e</sup> transformateur en 2020

Les données fournies au présent dossier suite à l'ordonnance de la Régie en **octobre 2019**<sup>5</sup> et novembre 2019<sup>6</sup> :

CLT : 360 MVA  
Remarques : Ajout d'un 4<sup>e</sup> transformateur en 2020

En réponse à l'engagement #15, le Transporteur fournit l'information « hybride » suivante en **décembre 2019**<sup>7</sup> :

*« Réponse : Le tableau R15 présente la prévision de la charge du poste de l'Aqueduc de **septembre 2017** ainsi que les demandes de charges ponctuelles de clients identifiées par le Distributeur en **février 2018**.*

*Le tableau R15 illustre qu'**au moment de la décision de lancer le projet, la CLT allait être dépassée à la pointe de l'hiver 2020-2021**, démontrant ainsi que l'élément déclencheur du projet est lié à la catégorie Croissance des besoins de la clientèle »*

**CLT : 360 MVA (plutôt que 365 MVA qui était la donnée connue au moment de la prise de décision...et même bien après)**

Voir le tableau qui suit et qui confirme les dates pour les fins de l'exercice de prévision de la charge du Distributeur en septembre 2017 et février 2018 (voir la note en bas de tableau) :

---

<sup>4</sup> R-4058-2018, B-0032, 27 juillet 2018, p. 13.

<sup>5</sup> B-0037, 11 octobre 2019, p. 16.

<sup>6</sup> B-0066, 19 novembre 2019, p. 16.

<sup>7</sup> B-0114, p. 3.

**Tableau R15**  
**Prévision de la charge du poste de l'Aqueduc**  
**pour la période 2019-2028**

Poste	CLT	Charge (MVA)										
	(MVA)	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024	2024-2025	2025-2026	2026-2027	2027-2028	2028-2029
Prévision de la pointe	-	302	298	300	300	301	305	306	307	308	309	310
Ajout de charges ponctuelles	-	13	20	30	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>360<sup>1</sup></b>	<b>315</b>	<b>331</b>	<b>363</b>	<b>363</b>	<b>364</b>	<b>368</b>	<b>369</b>	<b>370</b>	<b>371</b>	<b>372</b>	<b>373</b>
Année où la charge dépasse la CLT												

Sources des données : Hydro-Québec Distribution, septembre 2017 et février 2018.

## **CONCLUSION**

Deux mots clés sont utilisés à répétition par le Transporteur, soit la transparence et la confiance.

En matière de transparence, on peut s'étonner du refus de fournir, entre autres, des résultats de balisage.

En matière de confiance, on peut s'étonner du refus de participer à des exercices de balisage ou encore d'utiliser les meilleurs outils à notre disposition pour valider un taux de pertes ou des indicateurs de performance après autant d'erreurs constatées par le passé.

Il est bien possible que le Transporteur ait fait preuve d'un peu trop d'enthousiasme dans ses espoirs d'allègement réglementaire dans un contexte de MRI, mais la Régie doit recadrer les attentes en matière de transparence et de confiance requises pour assurer un exercice réglementaire éclairé.

**LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.**

Laval, ce 12 décembre 2019

*DHC Avocats*

---

**DHC Avocats**

Procureurs de la partie intervenante  
AHQ-ARQ

# 696150