

**Par dépôt électronique, courriel et poste**

Le 28 août 2019

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 - 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 d'autorisation du budget des investissements 2020 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars  
Votre dossier : R-4097-2019  
Notre dossier: R057793 YF

---

Chère consœur,

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu les demandes d'intervention des intéressés suivants qui ont été déposées au dossier décrit en rubrique :

- L'Association des hôteliers du Québec (« AHQ ») et l'Association des restaurateurs du Québec (« ARQ ») ;
- L'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité (« AQCIE ») et le Conseil de l'industrie forestière du Québec (« CIFQ ») ;
- Stratégies Énergétiques (« SÉ ») et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« AQLPA »).

Le Transporteur commente ci-après ces demandes.

### **1. Commentaires généraux**

La *Stratégie de gestion de la pérennité des actifs* (la « Stratégie »), qui structure la présente demande, 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 2016. Dans sa décision D-2017-019, la Régie mentionne que « le bilan du Transporteur sur l'application de la Stratégie répond à ses attentes » et que le prochain bilan est prévu à

l'occasion de la demande d'autorisation du budget des investissements pour l'année 2022<sup>1</sup>.

Le présent dossier s'inscrit donc dans la continuité d'application de la Stratégie ainsi que des nombreuses demandes qui furent déposées par le Transporteur et qui ont fait l'objet de décisions de la Régie.

Les décisions antérieures de la Régie et la preuve offerte par le Transporteur dans ce dossier balisent les sujets à l'étude. Le dossier contient toute l'information requise selon le cadre réglementaire en vigueur<sup>2</sup>.

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 éminemment souhaitables d'allègement du processus réglementaire, de gestion efficiente de l'instance et ultimement de réduction des coûts de la réglementation.

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 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 est d'avis qu'il importe que les interventions, si elles sont retenues par la Régie, soient circonscrites 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.

## **2. Sujets d'audience et motifs d'intervention**

Les demandes d'intervention d'AHQ-ARQ et d'AQCIE-CIFQ<sup>3</sup> ont pour objectif de fournir à la Régie le point de vue de leurs membres en tant que consommateurs d'électricité. De façon générale, ils allègent que la demande du Transporteur est susceptible d'affecter les intérêts de leurs membres qui sont des clients de la charge locale.

Le Transporteur souligne que l'AHQ, l'ARQ, l'AQCIE et le CIFQ ainsi que leurs membres ne sont pas des « client admissible » du Transporteur selon l'article 1.8 des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*. Il s'agit donc de demandes d'intervention alléguées d'intérêt public.

---

<sup>1</sup> Paragraphe 207, page 52.

<sup>2</sup> *Loi sur la Régie de l'énergie et Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*.

<sup>3</sup> Voir les paragraphes suivants des demandes d'intervention. AHQ-ARQ : 9 à 12; AQCIE-CIFQ : 1, 5, 10 à 13.

Bien qu'historiquement, 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*<sup>4</sup> (le « Règlement ») demeure essentiel pour obtenir le statut d'intervenant. Ainsi, la Régie exige des intéressés qu'ils démontrent de façon précise leurs intérêts à intervenir dans un dossier précis. Ces indications sont requises afin que la Régie puisse se prononcer à l'égard de la demande d'intervention soumise et dicter le cadre de la participation en fonction de l'intérêt de l'intervenant et de la nature, de l'importance et de l'ampleur des enjeux qu'il aborde<sup>5</sup>.

Dans son appréciation des demandes d'intervention des intéressés, la Régie doit constater un appariement nécessaire entre les enjeux du dossier et la nature des intérêts et des motifs d'intervention des intéressés. À défaut d'un tel appariement, les demandes d'intervention doivent être écartées. Ces critères ont été réitérés par de très nombreuses décisions de la Régie<sup>6</sup>.

La Régie réfute également les demandes d'intervention qui sont libellées en termes généraux<sup>7</sup>. Ainsi, la Régie s'attend à recevoir des observations ou des interventions de personnes vraiment concernées ou affectées par ses décisions :

*[38] Ainsi, l'affirmation générale voulant que l'intérêt d'un intéressé découle du fait que les consommateurs paieront ultimement pour les investissements n'aide pas vraiment à l'efficacité du processus réglementaire souhaitée par la Régie dans sa lettre du 28 juillet 2010.*

*[39] La Régie rappelle qu'il est de première importance que tous les participants ciblent des enjeux pertinents et concrets qu'ils veulent aborder au cours de l'audience.*

*[40] De plus, et indépendamment de la volonté d'un intéressé de traiter d'un sujet particulier, la Régie a discrétion pour décider quels sujets seront traités.*

L'article 19 du Règlement prévoit que lorsque la Régie accorde à la personne intéressée le statut d'intervenant, elle détermine le cadre de sa participation en fonction des sujets que la Régie estime pertinents en fonction de l'intérêt public.

L'intéressé doit démontrer une expertise à l'égard du dossier en cause, à savoir la demande d'autorisation du budget des investissements pour l'année 2020.

Or, les intéressés AHQ et ARQ participent aux activités de la Régie depuis 2013<sup>8</sup>. Le Transporteur souligne que les intéressés AHQ et ARQ n'ont jamais participé dans le passé aux audiences des demandes d'autorisation du budget des investissements annuels du Transporteur. Outre, que le Transporteur s'interroge quant au tout récent intérêt allégué, sans admission, de ces intéressés et de leurs membres à intervenir cette année pour le budget des investissements 2020, il apparaît manifeste que ces intéressés n'ont pas d'expertise ou de regard distinctif à offrir à la Régie à l'égard de l'audience.

<sup>4</sup> Décret 1098-2014. Voir l'article 16 2<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup>.

<sup>5</sup> Id., article 19.

<sup>6</sup> Voir notamment D-2012-133, paragraphe 16.

<sup>7</sup> Voir la décision D-2010-119.

<sup>8</sup> Voir demande d'intervention du 21 août 2019 aux paragraphes 6 et 7.

Depuis cette année 2013, date de la manifestation de l'intérêt de AHQ et ARQ à participer aux activités de la Régie, six dossiers d'autorisation du budget des investissements annuels, soit pour les années 2014 à 2019, ont fait l'objet de processus d'audiences publiques, de nombreuses réponses à des demandes de renseignements et la Régie a rendu ses décisions concernant ces dossiers.

Dans sa demande d'intervention, le Transporteur soumet que AHQ et ARQ tentent erronément d'importer au présent dossier des sujets de la demande tarifaire du Transporteur ainsi que d'introduire des sujets déjà traités dans le passé et objets de décisions finales de la Régie. Avec égards, les intéressés semblent faire fi ou omettre la Stratégie de pérennité du Transporteur avalisée à de très nombreuses reprises par la Régie.

Avec égards, et sans admission quant à la suffisance ou recevabilité de la demande d'intervention d'AHQ et ARQ, l'acceptation de l'intervention d'un nouvel intéressé doit être soigneusement circonscrite et ce, afin que l'intéressé procède à l'analyse en respectant les nombreux acquis réglementaires d'un dossier technique comme celui en cause. Il n'est d'aucune utilité de reprendre des questions ou des débats qui sont clos depuis plusieurs années. Agir autrement, ne pourra susciter une participation efficace des intéressés.

Avec respect, muni des commentaires qui précèdent et qui suivent, le Transporteur s'en remet à la Régie à savoir si les intéressés AHQ, ARQ, AQCIE et CIFQ satisfont ou pas aux prescriptions du cadre réglementaire afin d'obtenir le statut d'intervenant au présent dossier.

Le Transporteur souligne que si les intéressés devraient se voir refuser le statut d'intervenants au présent dossier, il est toujours loisible à ces intéressés de déposer auprès de la Régie des commentaires selon les articles 21 et 22 du Règlement.

Subsidiairement, sous toutes réserves et sans préjudice à l'égard des éléments précités, le Transporteur commente ci-après les demandes d'intervention des intéressés.

### **3. Budgets de participation**

Les intéressés ont déposé auprès de la Régie des budgets de participation totalisant tout près de 68 000 \$.

À cet effet, le Transporteur souligne les récentes décisions de la Régie :

D-2017-104

*[39] L'AQCIE-CIFQ soumet un budget de participation de 14 147,05 \$. La Régie juge ce budget raisonnable compte tenu des sujets que l'intervenant souhaite aborder dans le présent dossier.*

D-2018-128

*[33] Considérant la décision de ne pas retenir la participation de GIRAM et de ÉSQ au présent dossier et compte tenu des éléments décisionnels formulés à la section 2 de la présente décision à l'égard des sujets d'intervention retenus, la Régie fixe le budget de participation de SÉ-AQLPA à un maximum de 15 000 \$. La Régie considère la participation d'un seul analyste comme suffisante pour l'examen du présent dossier.*

Le Transporteur soumet que la Régie devrait mettre en place des balises de frais qui permettent de guider les futurs intervenants, sans admission, quant à leur participation attendue au présent dossier.

Le Transporteur suggère que le budget de participation des intervenants reconnus à participer au présent dossier soit fixé à un maximum de 15 000 \$.

#### **4. Commentaires spécifiques**

##### **AHQ-ARQ**

Les intéressés souhaitent aborder les aspects suivants par sa demande d'intervention<sup>9</sup> :

- Les intéressés entendent examiner la nécessité et la suffisance d'un budget d'investissements en se basant sur les indicateurs pertinents de fiabilité et d'état du réseau (Paragraphes 13). En analysant différents indicateurs, les intéressés se demandent si les investissements du Transporteur ne sont pas trop élevés afin de maintenir la fiabilité du réseau et ne visent pas une amélioration à tout prix (Paragraphes 14 à 17).

Le Transporteur réitère que ses interventions s'appuient en grande partie sur la Stratégie qui vise à établir un niveau d'investissement optimal dans un contexte de vieillissement du parc d'équipements en prenant en considération le risque de défaillance des équipements sur une longue période. L'analyse des différents indicateurs de fiabilité et d'état du réseau que souhaitent aborder les intéressés n'est pas pertinente pour justifier des besoins en investissement du Transporteur<sup>10</sup>. En outre, cette analyse relève du dossier tarifaire et déborde de la présente demande d'autorisation des investissements.

Avec égards, le sujet mis de l'avant par les intéressés devrait être écarté par la Régie.

- Les intéressés entendent examiner l'évolution du taux de risque au cours des trois dernières années et se demandent s'il peut entraîner des besoins d'investissements trop élevé puisqu'il apparaît que le niveau de risque réel est systématiquement inférieur au niveau de risque simulé (Paragraphe 18).

<sup>9</sup> Demande d'intervention du 21 août 2019.

<sup>10</sup> R-3778-2011, HQT-2, page 33. La Régie dans sa décision D-2012-012 « considère que le bilan du Transporteur de l'application de sa Stratégie répond adéquatement à ses attentes ».

Le Transporteur souligne que la Régie s'est déjà prononcée dans sa décision D-2017-019<sup>11</sup> sur l'application de la Stratégie et l'évolution du taux de risque.

*«...la Régie constate que le risque réel demeure inférieur au risque simulé pour une année donnée. Par conséquent, la Régie considère que le Transporteur est présentement en contrôle de l'évolution du taux de risque de son réseau. ».*

De plus, dans sa décision D-2019-030<sup>12</sup>, la Régie considère que les propos de la décision D-2017-019 sont encore d'actualité.

Avec égards, le sujet devrait être écarté par la Régie.

- Les informations sur l'état de transformation des postes et les prévisions de la charge du Distributeur n'ont pas été fournies et sont nécessaires pour juger de la pertinence des investissements visant l'alimentation de la charge locale (Paragraphe 20 e).

Le Transporteur base ses interventions en croissance dans les postes satellites sur les dépassements envisagés de la capacité limite de transformation (CLT) des installations selon les prévisions de croissance de la charge du Distributeur, lesquelles sont mises à jour annuellement. Le Transporteur présente<sup>13</sup> le niveau d'information pertinente découlant de la décision D-2018-014<sup>14</sup>.

En outre, il est faux d'affirmer que l'état de transformation de tous les postes et les prévisions de la charge du Distributeur sont nécessaires pour juger de la pertinence du budget des investissements 2020. Cette affirmation de l'intéressé démontre sa méconnaissance à l'égard du cadre réglementaire, incluant les décisions antérieures, relatif aux demandes d'autorisation du budget des investissements annuel du Transporteur.

En conséquence, le tableau sur l'état de transformation de tous les postes auquel les intéressés font référence est superflu et excède les besoins liés à l'étude du budget des investissements 2020. Avec égards, les informations que recherchent les intéressés sont sans fondement et non pertinentes pour l'étude de la demande en cause.

- Une comparaison des investissements 2020 avec l'historique en ne retenant, pour fin d'une telle comparaison, que les investissements de 25 M\$ et moins (Paragraphe 20 a).

En réponse, le Transporteur souligne que la mise en œuvre de la Stratégie permet de déterminer les montants globaux des investissements en maintien des actifs sans égards aux seuils de 25 M\$ ou 65 M\$. Le budget des investissements 2020 reflète l'entrée en vigueur du nouveau seuil à compter du 1<sup>er</sup> août 2019. Par ailleurs, le Transporteur rappelle

---

<sup>11</sup> Paragraphe 197.

<sup>12</sup> Paragraphes 116 et 117.

<sup>13</sup> R-4097-2019, HQT-1, Document 1, Annexe 2, Tableau A2-1, page 43.

<sup>14</sup> Paragraphe 95.

que les investissements de chaque année sont justifiés sur la base des besoins identifiés pour l'année visée et ne découlent pas de leur comparaison interannuelle.

Le Transporteur réitère, sans admission, que l'acceptation de l'intervention d'un nouvel intéressé doit être soigneusement circonscrite et ce, afin que l'intéressé procède à l'analyse en respectant les nombreux acquis réglementaires applicables en cette instance. Le Transporteur s'en remet à la Régie quant à la pertinence d'accepter la demande d'intervention des intéressés. Dans l'hypothèse où la Régie accueille cette demande, il suggère de circonscrire précisément la participation de ces derniers afin d'éviter les redites inutiles et les remises en cause tous azimuts.

### **AQCIE-CIFQ**

Les intéressés souhaitent aborder les aspects suivants par sa demande d'intervention<sup>15</sup>:

- Eu égard à la présentation de l'écart du budget 2018, les intéressés entendent examiner la preuve présentée et faire des recommandations à l'égard de cette demande apparemment rétroactive. (Paragraphe 14 b).

En réponse, le Transporteur souligne que l'information présentée vise à expliquer les écarts par rapport aux investissements autorisés en conformité avec le *Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité*. Ces écarts se présentent annuellement et le Transporteur informe la Régie de la situation particulière qu'il a rencontrée en 2018. Elle ne constitue pas en une demande rétroactive. Le Transporteur a aussi mentionné que l'impact sur le revenu requis résultant de l'écart du budget de 2018 est négligeable.

- Les intéressés constatent que le budget de 50 M\$ prévu surtout pour les projets liés à l'usage cryptographique semble avoir été transféré à la catégorie « Maintien des actifs » entendent demander des justifications à cet égard (Paragraphe 14 c)

Le Transporteur a mentionné dans sa preuve que les montants anticipés au 31 décembre 2019 sont en cours de validation et seront précisés à la Régie à la fin septembre 2019. Aucune information ne permet d'affirmer que le budget de 50 M\$ aurait été transféré dans la catégorie mentionnée.

Avec respect, les affirmations des intéressés sont sans fondement et devraient être écartées par la Régie.

- Les intéressés entendent examiner l'impact des investissements sur la quantité d'équipements à risque. (Paragraphe 14 e). De plus, les intéressés entendent examiner l'évolution du taux de risque réel et du taux de risque simulé et se demandent s'il y a lieu de modifier la stratégie d'investissement puisqu'il apparaît que le niveau de risque réel est systématiquement inférieur au niveau de risque simulé (Paragraphe 14 f).

---

<sup>15</sup> Demande d'intervention du 21 août 2019.

Le Transport réitère les mêmes commentaires qu'il a formulés pour l'AHQ-ARQ sur le sujet.

Avec respect, le sujet mis de l'avant par l'intéressé devrait être balisé par la Régie afin d'éviter la répétition des débats sur ce sujet sur lequel la Régie s'est déjà prononcée et s'est déclarée satisfaite<sup>16</sup> et d'assurer également le respect du cadre réglementaire pertinent à la présente demande.

- Finalement, les intéressés entendent également examiner la prévision de l'impact tarifaire des investissements notamment les tableaux 24, 27 et 28 de la pièce B-0004 et, s'il y a lieu, formuler des recommandations.

Le Transporteur souligne que l'estimation des mises en service projetées sont basées sur la planification actuelle, appelée à évoluer, et les prévisions des besoins des clients, dont celles du Distributeur, qui sont revues annuellement. Ainsi, l'estimation de l'impact tarifaire des investissements ne constitue pas un outil de démonstration de neutralité tarifaire. Lors de l'étude du dossier relatif à la Demande d'autorisation du budget des investissements 2013 (R-3817-2012), le calcul de l'impact tarifaire des investissements générant des revenus additionnels a été abordé notamment par le biais d'une audience orale spécifique sur le sujet. Une décision finale de la Régie s'en est suivie.

Dans le présent dossier, le Transporteur fournit des informations semblables à celles fournies lors du dossier précité qui furent déclarées satisfaisantes par la Régie, considérant le contexte d'échelonnement des mises en service des investissements sur plusieurs années<sup>17</sup>. Aucun élément nouveau ne justifie la réouverture du débat sur le calcul de l'impact tarifaire dans le présent dossier. Le Transporteur soutient qu'il ne saurait être question de remettre en cause cette méthodologie de calcul.

En outre, en ce qui a trait à l'impact tarifaire des investissements ne générant pas de revenus additionnels, le Transporteur présente l'impact estimé sur les revenus requis des nouvelles mises en service ainsi que l'effet sur les revenus requis des mises en service antérieures, comme demandé par la Régie.

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

## **SÉ-AQLPA**

Les intéressés, qui sont des organismes à vocation environnementale, souhaitent intervenir au présent dossier. Ces derniers n'étant pas affectés directement par la demande à venir, la demande d'intervention trouve appui sur la notion d'intérêt public.

Tel que précédemment mentionné, la Régie applique de façon large et libérale la notion d'« intérêt pour agir » dans le cadre de ses travaux. Toutefois, le respect des dispositions

---

<sup>16</sup> D-2017-019, paragraphes 197 et 198.

<sup>17</sup> D-2013-158, paragraphe 20.



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 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.

Dans la décision D-2012-133<sup>18</sup>, la Régie s'exprime comme suit :

*[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)*

Tout 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)

Le Transporteur s'en remet à la Régie quant à la pertinence d'accepter la demande d'intervention des intéressées. Dans le cas où la Régie accueille cette demande,

<sup>18</sup> 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).

il suggère de circonscrire la participation des intéressés afin que le cadre d'analyse de la demande du Transporteur ainsi que la nature de l'intérêt des intéressés (organismes à vocation environnementale) soient respectés.

La demande d'intervention, si accueillie intégralement, sans admission, peut mener l'analyse du présent dossier dans plusieurs directions qui pourraient déborder du cadre d'analyse dicté par le cadre réglementaire global. Spécifiquement, il est impératif que le délibéré du dossier R-3888-2014 soit préservé et qu'aucun sujet qui fut discuté dans ce forum ne le soit à nouveau dans le présent dossier.

Dans leur demande d'intervention<sup>19</sup>, les intéressés souhaitent aborder les aspects suivants :

- Rubrique 4 (page 2): Au sujet de l'impact de la Stratégie sur la courbe du niveau de risque<sup>20</sup>, les intéressés se disent surpris de la baisse de la courbe de niveau de risque, allant à contre-courant d'années de projections qui furent déposées par HQT dans ces dossiers. Ils mentionnent que l'absence d'effet ultérieur mériterait davantage de justifications.

En réponse, le Transporteur fournit les mêmes commentaires qu'il a formulés pour les autres intéressés sur le sujet. Avec égards, tel que mentionné dans le cas de l'AQCIE-CIFQ le sujet mis de l'avant par les intéressés devrait être balisé par la Régie afin de que le cadre réglementaire pertinent à la présente demande soit respecté.

- Rubrique 4 (page 3): Concernant les nouveaux critères de pérennité des ouvrages civils<sup>21</sup>, les intéressés appuient la mise à jour des critères de pérennité des ouvrages civils, sauf qu'il regrette que le Transporteur n'incorpore pas clairement à sa liste de critères une évaluation de la dégradation de tels ouvrages pouvant amener des dommages environnementaux, qu'il aimerait que le Transporteur précise ce que couvre ou non chacun des critères énumérés et expliquer de façon plus convaincante pourquoi l'implantation ne se ferait que graduellement.

À cet égard, le Transporteur souligne que les impacts environnementaux sont pris en considération lors de l'établissement de la cote d'impact associé à chaque équipement tel que prévu à la Stratégie<sup>22</sup>. De plus, les nouveaux critères d'état des ouvrages civils sont appliqués dès maintenant dans le processus de vérification de l'état des actifs lors des inspections systématiques. Ce n'est que lorsqu'il disposera de suffisamment de relevés d'état accumulés au fil des ans que le Transporteur pourra voir la pertinence de modifier la grille de risque pour les ouvrages civils, comme il l'a mentionné dans sa preuve.

Avec égards, ce sujet identifié par les intéressés devrait être écarté par la Régie.

---

<sup>19</sup> Demande d'intervention du 16 août 2017.

<sup>20</sup> B-0004, HQD-1, Doc. 1, pages 31-32.

<sup>21</sup> (B-0006), HQD-2, Doc. 1.

<sup>22</sup> R-3670-2008, HQT-2, Document 1, pages 46 à 49.

- Rubrique 4 (page 4) : Les intéressés mentionnent au sujet du passage de 25 à 65 M\$ de la limite d'autorisation des projets autorisés individuellement qu'il n'a pas d'explication sur l'impact de ce changement sur les divers outils d'évaluation et suivis. Il n'y a pas non plus d'historique reconstitué, ce qui serait normal.

En réponse, le Transporteur réitère que la mise en œuvre de la Stratégie permet de déterminer les montants globaux des investissements en maintien des actifs sans égards aux seuils de 25 M\$ ou 65 M\$. L'entrée en vigueur du nouveau seuil de 65 M\$ ne modifie pas les divers outils du Transporteur et n'a pour effet que d'offrir, à partir du 1<sup>er</sup> août 2019, une répartition différente entre les investissements des projets autorisés individuellement par la Régie et ceux considérés dans les budgets des investissements annuels.

Avec égards, ce sujet devrait être écarté de la présente audience.

- Rubrique 4 (page 4) : Les intéressés mentionnent qu'il y aurait lieu en rapport aux multiples modifications à la Description synthétique que le Transporteur dépose un état de l'impact de ces diverses modifications sur ses outils de comparaison interannuelle, ceci afin que la décision d'approbation annuelle des investissements au présent dossier se prenne « en toute connaissance ».

Le Transporteur tient à préciser qu'il n'a apporté aucune modification à la description synthétique des investissements et de leurs objectifs par rapport à celle déposée au dossier R-4059-2018. Dans ce contexte, une comparaison interannuelle de l'impact des modifications au texte est sans pertinence.

- Rubrique 4 (pages 4 et 5) : Les intéressés semblent mentionner que le Transporteur aurait confirmé au dossier R-3888-2014 Phase 2 que la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service inclut des investissements consistant en « *des 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, tant celles relatives à « des encadrements internes » que ceux de la NERC.* [...] Il y aurait donc lieu de corriger les budgets proposés afin qu'ils correspondent aux descriptions actuelles des catégories.

Avec égards, le Transporteur estime que les intéressés ne semblent pas comprendre les objectifs de la catégorie Respect des exigences par rapport à ceux de la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service. En outre, les investissements demandés par le Transporteur dans la catégorie Respect des exigences concernent des interventions pour se conformer aux encadrements internes et aux exigences de la NERC liées à la sécurité du personnel et du public ainsi que dans les installations. En conséquence, aucun ajustement aux budgets proposés n'est nécessaire et que ceux-ci correspondent aux descriptions actuelles des catégories.

Le Transporteur mentionne que ce sujet dépasse le cadre d'analyse du présent dossier. Ce sujet, avec égards, n'est pas pertinent notamment en ce qu'il n'a aucun lien ou connexité quelconque avec la demande d'autorisation sous étude par la Régie en cette instance.

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

*(s) Yves Fréchette*

Me Yves Fréchette

/jg

c.c. Intéressés (par courriel seulement)