

Réplique du Transporteur

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO : R-4097-2019

HYDRO-QUÉBEC, personne morale de droit public légalement constituée en vertu de la *Loi sur Hydro-Québec* (L.R.Q., c. H-5), ayant son siège social au 75, boul. René-Lévesque Ouest, dans les cité et district de Montréal, province de Québec, H2Z 1A4,

Demanderesse

**DEMANDE D'AUTORISATION DU BUDGET DES INVESTISSEMENTS 2020
POUR LES PROJETS DU TRANSPORTEUR DONT LE COÛT INDIVIDUEL EST
INFÉRIEUR À 65 MILLIONS DE DOLLARS**

RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR

INTRODUCTION

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu le 13 décembre 2019 les argumentations des intervenants :

- 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 »)¹ ;
- Stratégies Énergétiques (« SÉ ») et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« AQLPA »).

Le Transporteur offre à la Régie de l'énergie (la « Régie ») sa réplique aux argumentations des intervenants.

Aspects généraux

Le Transporteur réitère que sa preuve documentaire produite est complète, probante et contient toutes les informations réglementaires requises selon la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi ») ainsi que les suivis spécifiques découlant de décisions antérieures de la Régie.

Au soutien de sa réplique, le Transporteur réitère le contenu de son argumentation déposée le 3 décembre 2020 et réplique plus spécifiquement à certains aspects de l'argumentation des intervenants.

Réplique à AHQ-ARQ

Le Transporteur offre sa réplique aux divers arguments de l'intervenante lors de son argumentation², tel que ci-après.

Concernant le sujet du *Maintien des actifs* aux pages 2 et 3 de son argumentation, l'intervenante appuie la recommandation 1 de son mémoire.

En réplique, le Transporteur souligne que dans son argumentation, l'intervenant reprend intégralement les citations de son mémoire. Le Transporteur ne répliquera pas de nouveau sur ces arguments et réitère en réponse les mêmes commentaires qu'il a fournis dans son argumentation.

Le Transporteur ajoute que le taux de risque simulé de 2020 est sensiblement identique aux taux de risque simulés des autres années et qu'il est erroné d'affirmer qu'un taux de risque à la baisse d'une année devrait entraîner des investissements à la baisse. La Stratégie permet avant tout au Transporteur de fixer les investissements et les interventions dans le temps tout en contrôlant le niveau de risque à long terme. Les investissements demandés par le Transporteur en 2020 en *Maintien des actifs* lui permettent donc de contrôler le niveau risque à long terme d'un parc d'actifs vieillissant

¹ Le 13 décembre 2019, par lettre de leur procureur, les intervenants s'en remettent à leur mémoire sans argumentaire spécifique. Le Transporteur s'en remet donc à son argumentation déposée le 3 décembre 2019.

² Argumentation d'AHQ-ARQ du 13 décembre 2019 ainsi que mémoire amendé du 17 décembre 2019.

et ne visent pas à atteindre une valeur donnée selon l'évolution du risque d'une seule année.

Avec égards, en raison de ce qui précède, les conclusions de l'intervenante devraient être écartées par la Régie.

Concernant le sujet du *Maintien et amélioration de la qualité du service* à la page 3 de son argumentation, l'intervenante appuie la recommandation 2 de son mémoire.

En réplique, le Transporteur ajoute que les investissements en *Maintien et amélioration de la qualité du service* sont présentés conformément au cadre réglementaire. Le Transporteur rappelle que les interventions de cette catégorie représentent les 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. Dans son processus de planification des projets et des interventions, ces derniers font l'objet d'analyses permettant de déterminer la solution la plus optimale qui est soumise pour approbation selon les pouvoirs de décisions internes du Transporteur.

Avec égards, le Transporteur soumet que la recommandation de l'intervenant devrait être rejetée.

Concernant le sujet de la *Croissance des besoins de la clientèle* aux pages 4 et 5 de son argumentation, l'intervenante appuie les recommandations 3 et 4 de son mémoire amendé.

En réplique, le Transporteur réitère la réponse qu'il a fournie en réponse à la demande de renseignements de la Régie³.

En effet, bien que les plus récentes prévisions du Distributeur ne confirment plus l'atteinte de la CLT au poste à 315-25 kV de l'Aqueduc, le Distributeur n'a pas retiré sa demande d'ajout d'un 4^e transformateur dans ce poste. De plus, le Transporteur a mentionné en audience du dossier R-4096-2019 que le projet complété à 80 % demeure utile pour assurer les besoins d'ajout de charges du Distributeur dans une zone où il n'y a que le poste de l'Aqueduc qui peut accueillir de nouvelles charges à 25 kV. Ce poste contribuera nécessairement à l'alimentation de la charge locale et de surcroît, dans un secteur à fort potentiel de développement industriel et dans un contexte où le marché et l'industrie tendent vers une alimentation à 25 kV. De plus, un montant associé au projet ayant déjà été intégré dans le budget des investissements 2019 en Croissance des besoins de la clientèle, les investissements

³ B-0035, HQT-3, Document 1.2.

demandés pour 2020 ne constituent que la poursuite des travaux, reflétant le flux des investissements du projet⁴.

Quant aux prévisions de croissance des besoins de la clientèle, contrairement à l'affirmation de l'intervenant, le Transporteur a expliqué dans son argumentation les raisons des écarts constatés entre les prévisions et les montants réels.

Le Transporteur rappelle que la planification intégrée de ses investissements tient compte de toutes les catégories d'investissement, ce qui lui permet d'avoir une vision globale de l'évolution du réseau de transport à long terme.

Avec égards, le Transporteur soumet que les recommandations de l'intervenant devraient être rejetées.

Réplique à SÉ-AQLPA

Le Transporteur offre sa réplique aux divers arguments de l'intervenante lors de son argumentation⁵, tel que ci-après.

Concernant le sujet de sa recommandation 1.1.1 à la page 2 de son argumentation, l'intervenante appuie la recommandation de son rapport.

En réplique, le Transporteur réitère les commentaires qu'il a formulés dans son argumentation (page 17). Il ne dispose pas de données historiques basées sur un seuil de 65 M\$ et qu'il n'est pas possible au prix d'un effort déraisonnable de reconstituer un historique hypothétique non pertinent pour l'appréciation des investissements du Transporteur et de l'évolution du taux de risque découlant de la Stratégie.

Avec égards, le Transporteur soumet que les recommandations de l'intervenant devraient être rejetées.

Concernant le sujet de sa recommandation 1.1.3 à la page 3 de son argumentation, l'intervenante appuie la recommandation de son rapport.

En réplique, le Transporteur réitère les mêmes commentaires qu'il a formulés dans son argumentation (page 18).

Avec égards, en raison de ce qui précède, les recommandations de l'intervenante devraient être écartées par la Régie.

⁴ Le Transporteur réitère et considère comme étant spécifiquement plaidées au présent dossier la rubrique 7 aux pages 22 à 24 et à la page 35 de sa plaidoirie déposée et plaidée le 11 décembre 2019 dans le dossier R-4096-2019.

⁵ Argumentation de SÉ-AQLPA du 16 décembre 2019 et représentations complémentaires du 18 décembre 2019 de SÉ-AQLPA sur l'autorisation d'investissement au poste de l'Aqueduc.

Concernant le sujet de sa recommandation 1.2.1 à la page 3 de son argumentation, l'intervenante appuie la recommandation de son rapport.

En réplique, le Transporteur ajoute que le taux de risque continuera d'augmenter en raison du vieillissement de son parc d'équipements. Il gère toutefois, à l'aide de la Stratégie, l'évolution du taux de risque à long terme afin de limiter l'impact tarifaire des investissements.

Quant aux critères de pérennité des ouvrages civils, le Transporteur réitère les mêmes commentaires qu'il a formulés dans son argumentation (page 18).

Avec égards, le Transporteur réitère que la recommandation de l'intervenant devrait être rejetée.

Concernant le sujet recommandation 1.2.4 à la page 4 de son argumentation, l'intervenante appuie la recommandation de son rapport.

En réplique, le Transporteur ajoute qu'il ne peut pas harmoniser complètement la courbe du taux de risque avec les tableaux de grilles d'analyse du risque puisqu'il ne dispose pas de modèle de vieillissement de tous les équipements faisant l'objet des grilles de risque. Il ne peut donc pas simuler l'évolution du taux de risque global de l'ensemble des équipements.

Avec égards, le Transporteur réitère que la recommandation de l'intervenant devrait être rejetée.

Concernant le sujet d'investissement au poste de l'Aqueduc, le Transporteur prend acte de la recommandation de l'intervenant.

CONCLUSION

La *Demande d'autorisation du budget des investissements 2020 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars* et la preuve à son soutien :

- sont conformes au cadre réglementaire et probants ;
- démontrent que le budget des investissements est requis afin que le Transporteur puisse s'acquitter de sa mission, respecter ses engagements envers ses clients et assurer la fiabilité du réseau de transport d'électricité.

De plus, le Transporteur entend maintenir l'application de la Stratégie tout en poursuivant son amélioration continue afin d'assurer la pérennité de son parc d'actifs.

Le Transporteur prie donc la Régie d'accueillir sa demande selon ses conclusions et de rejeter les arguments de l'intervenante.

Le tout respectueusement soumis.

Le 20 décembre 2019