

PAR SDÉ et PAR COURRIER

Steve Cadrin
Ligne directe : 514 392-5725
scadrin@dhcavocats.ca

Laval, le 4 septembre 2019

Me Véronique Dubois
Secrétaire de la Régie de l'Énergie

Tour de la bourse
800, Place Victoria
2^{ième} étage, bureau 2.55
Montréal (Québec) H4Z 1A2

Objet: *HQT - 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 de l'AHQ-ARQ aux commentaires du Transporteur

Dossier : R-4097-2019

N/D: 4503-47

Chère consœur,

Par la présente, l'AHQ-ARQ répond à l'invitation de la Régie de l'Énergie (la « Régie »), dans l'Avis aux personnes intéressées publié le 6 août 2019¹, de répliquer aux commentaires d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur »), ceux-ci ayant été déposés le 28 août 2018².

Page 2 :

« Les demandes d'intervention d'AHQ-ARQ et d'AQCIE-CIFQ [note de bas de page omise] 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 (sic) 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. »

¹ A-0003.

² B-0009.

Montréal

800, rue du Square-Victoria, bureau 4500
C.P. 391, Montréal QC H4Z 1J2
Téléphone : 514 331-5010 | Télécopieur : 514 331-0514

Laval

1200, boul. Chomedey, bureau 400
Laval QC H7V 3Z3
Téléphone : 450 682-5010 | Télécopieur : 450 682-5014

La clientèle de la charge locale, comme l'AHQ-ARQ, est celle qui doit veiller à ce que la « facture » du Transporteur qui est transmise au Distributeur soit juste et raisonnable. Cette clientèle est, avec respect, la seule partie qui fait valoir les intérêts de ceux qui doivent acquitter cette « facture » en bout de ligne, le Distributeur ne jouant aucun rôle à cet égard lors des dossiers du Transporteur, comme en l'espèce.

L'argument du Transporteur qui semble tendre à diminuer l'intérêt de la clientèle de la charge locale dans le cadre de ces dossiers présentés devant la Régie (alors que l'AHQ-ARQ a été reconnue comme intervenante utile et pertinente à plusieurs reprises par le passé) n'a que peu, voire aucune valeur juridique ou de pertinence en l'espèce, ceci dit avec égard.

Page 3 :

« 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 [note de bas de page omise]. 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. »

Sans reprendre l'argumentaire énoncé au point précédent qui s'applique ici également, l'AHQ-ARQ désire rappeler qu'elle étudiait les dépenses d'investissements de plus de 25 millions de dollars du Transporteur dans le dossier tarifaire de ce dernier dans lequel elle intervient depuis 2013. Le passage du seuil à 65 millions de dollars oblige un examen dans le cadre du présent dossier de ces mêmes dépenses. Cette simple modification explique le « récent intérêt » au dossier d'approbation des investissements, mais il y a plus, comme il appert de la demande d'intervention de l'AHQ-ARQ.

Avec respect, l'AHQ-ARQ laissera la Régie juger de son « expertise » ou de son « regard distinctif », mais elle estime avoir déjà amplement prouvé la pertinence de toutes ses interventions dans les dossiers du Transporteur à ce jour comme le démontrent les décisions rendues par la Régie sur le fond et sur les frais dans le cadre de ceux-ci.

Page 5 :

« Les intéressés souhaitent aborder les aspects suivants par sa demande d'intervention:

- 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. 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. » [notes de bas de page omises] (Nous soulignons)

Dans la même lettre à la page 2, le Transporteur indique pourtant :

« 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. » (Nous soulignons)

L'AHQ-ARQ comprend de ce dernier extrait que l'impact des budgets d'investissements sur la fiabilité du réseau de transport est un élément central de ce dossier et que l'examen des résultats des indicateurs permettant de mesurer cette même fiabilité, en fonction des budgets d'investissements demandés, devrait être un sujet pertinent du présent dossier.

Pages 5 et 6 :

«

- *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 (sic) puisqu'il apparaît que le niveau de risque réel est systématiquement inférieur au niveau de risque simulé (Paragraphe 18).*

Le Transporteur souligne que la Régie s'est déjà prononcée dans sa décision D-2017-019 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, 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. » [notes de bas de page omises]

Le Transporteur répond à la préoccupation de l'AHQ-ARQ en citant la Régie qui constatait que le niveau de risque réel demeure inférieur au risque simulé pour une année donnée et que le Transporteur était donc complètement en contrôle de l'évolution du taux de risque, et ce, rappelons-le, avant même de savoir que le taux de risque réel de 2017 alors fourni par le Transporteur était erroné³.

³ B-0004, pages 32 et 33.

Or, la préoccupation de l'AHQ-ARQ est à l'effet que le taux de risque est justement « trop » en contrôle, alors que la stratégie du Transporteur surestime le risque réel, ce qui peut entraîner des surinvestissements, toutes autres choses étant égales par ailleurs.

L'AHQ-ARQ est d'avis que l'évaluation du risque est au cœur de la stratégie du Transporteur et que, par conséquent, elle constitue un sujet majeur du présent dossier et que la Régie ne devrait pas l'écarter ou l'occulter, contrairement à ce que demande le Transporteur.

Page 6 :

«

- *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 le niveau d'information pertinente découlant de la décision D-2018-014. 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. [notes de bas de page omises] (Nous soulignons)

Tout d'abord, contrairement à ce que mentionne le Transporteur, l'AHQ-ARQ, au paragraphe 20 de sa demande d'intervention, ne demande pas l'état de transformation de « tous les postes ».

Pour comprendre les tableaux 25, 26, 27, 28 et A2-1 de la preuve du Transporteur⁴ l'AHQ-ARQ ne demande l'état de transformation et les prévisions de charge du Distributeur que pour les postes qui doivent faire l'objet d'investissements pour l'alimentation de la charge locale au cours des dix prochaines années.

⁴ B-0004, pages 34, 35, 36 et 43.

Pages 6 et 7 :

«

- *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 au seuil de 25 M\$ ou 65 M\$. Le budget des investissements 2020 reflète l'entrée en vigueur du nouveau seuil à compter du 1er août 2019. Par ailleurs, le Transporteur rappelle 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. »

L'AHQ-ARQ considère que la comparaison interannuelle des investissements sur une base comparable peut être utile à l'examen du dossier contrairement à ce qu'allègue le Transporteur. Une telle affirmation du Transporteur est pour le moins surprenante, alors que la Régie elle-même a examiné la comparaison annuelle des investissements de moins de 25 M\$ lors de sa dernière décision sur ceux-ci⁵.

Page 7 :

« 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 circonscire précisément la participation de ces derniers afin d'éviter les redites inutiles et les remises en cause tous azimuts. »

Ici, le procès d'intention du Transporteur surprend.

L'AHQ-ARQ a toujours su respecter les balises fixées par la Régie selon le type de dossier à l'étude. Suggérer que dans le présent dossier, sans préciser en quoi et sur quel sujet particulier, l'AHQ-ARQ entraînerait, par son intervention, des « redites inutiles » et des « remises en question tous azimuts », laisse perplexe.

À défaut de préciser en quoi un sujet soulevé dans une demande d'intervention entraînerait de telles conséquences, un tel argument n'a aucune valeur et il n'en acquiert pas plus du fait qu'il s'agirait du simple fait qu'il est soumis par un soi-disant « nouvel » intervenant. Ou bien un sujet est pertinent ou il ne l'est pas...l'expérience d'un intervenant n'y change rien.

⁵ D-2019-030, dossier R-4059-2018 Phase 1, page 10, tableau 2.

L'AHQ-ARQ termine sa réplique aux commentaires du Transporteur en s'inscrivant en faux contre l'argument qui prend appui sur le fait qu'elle serait une « nouvelle » intervenante. Un tel argument réducteur fait fi d'une présence régulière depuis plusieurs années et d'une pertinence reconnue par la Régie à maintes reprises dans divers dossiers du Transporteur, que ce soit des dossiers tarifaires, des dossiers d'investissements et même des dossiers touchant le Code de conduite de celui-ci.

L'AHQ-ARQ a l'intention de présenter une preuve tout aussi ciblée et pertinente qu'elle a su le faire par le passé et elle invite la Régie à écarter les arguments du Transporteur, qui sont tous dénués de fondement, ceci avec égard.

Espérant le tout conforme, veuillez agréer, chère consœur, nos salutations les plus distinguées.

DHC Avocats



Steve Cadrin, avocat

SC/fn

686044