

PAR SDÉ

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

Laval, le 5 février 2021

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 2021 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-4140-2021

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 janvier 2021¹, de répliquer aux commentaires d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur »), ceux-ci ayant été déposés le 29 janvier 2021².

Cette réplique portera d'abord sur les commentaires du Transporteur sur les budgets de participation (section 2 de ses commentaires) puis sur les commentaires spécifiques formulés par le Transporteur à l'égard de l'intervention de l'AHQ-ARQ (section 3 de ses commentaires).

Budgets de participation

À la page 4 de ses commentaires, le Transporteur suggère que le budget de participation de chacun des intervenants reconnus à participer au présent dossier soit fixé à un maximum de 18 000,00 \$.

Or, dans sa demande d'intervention³, l'AHQ-ARQ justifiait son budget de participation plus élevé que celui déposé dans le cadre du dossier R-4097-2019 par la présence du Bilan 2017-2020 de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur⁴ qui constitue une pièce volumineuse qui ne faisait pas partie du dossier de l'an dernier et qui exigera une analyse supplémentaire importante.

¹ A-0003.

² B-0008.

³ C-AHQ-ARQ-0002, paragraphe 17.

⁴ B-0006.

Montréal

800, rue du Square-Victoria
bureau 4500
C.P. 391, Montréal QC H4Z 1J2

Laval

2955, rue Jules-Brillant
bureau 301
Laval QC H7P 6B2

Téléphone : 514 331-5010
Télécopieur : 514 331-0514
www.dhcavocats.ca

L'AHQ-ARQ maintient cette position, puisqu'une limitation budgétaire arbitraire comme le propose le Transporteur, viendrait imposer une limite au droit d'être entendu et d'éclairer adéquatement la Régie sur la décision à être rendue, et ce, sans même connaître la nature et la pertinence qui pourrait être déposé par l'intervenante. Avec respect, une décision qui porte sur les sujets d'audience et la portée de la preuve des intervenants serait certainement plus à propos, si la Régie juge opportun de limiter le débat, que de fixer une balise monétaire arbitraire sous prétexte que quelques milliers de dollars seraient économisés sur les frais anticipés par trois (3) intervenants dans l'approbation d'un budget de l'ordre de 1 028 M\$.⁵

À tout évènement, dans le cas où la Régie choisirait d'établir tout de même une limite au budget de participation des intervenants reconnus à participer au présent dossier, l'AHQ-ARQ soumet respectueusement de fixer celle-ci à une valeur supérieure à la valeur de 18 000,00 \$ fixée l'an dernier⁶ afin de tenir compte, d'une part, du volume additionnel de la preuve de cette année et, d'autre part, de la hausse des taux horaires⁷ qui s'applique au présent dossier et qui n'était pas en vigueur dans le dossier R-4097-2019, ce que le Transporteur a respectueusement omis de mentionner en suggérant une telle référence.

Commentaires spécifiques

Page 6 :

«

L'AHQ-ARQ compte obtenir plus d'informations sur la pertinence de comparer le taux de risque réel au taux de risque simulé et formulera des recommandations à la Régie pour une meilleure comparaison de ces valeurs.

Le Transporteur a expliqué de façon détaillée la méthodologie de calcul des taux de risque simulé et réel dans le bilan de la Stratégie déposé au présent dossier. Il réitère qu'il est normal que le taux de risque réel soit inférieur au taux de risque simulé et qu'il importe surtout de s'assurer que l'évolution de la courbe de ces deux risques suit la même tendance.

Le Transporteur souligne que la Régie s'est déjà prononcée dans sa décision D-2017-019⁸ 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-2019-030⁹, la Régie considère que les propos de la décision D-2017-019 sont encore d'actualité.

Avec égards, la Régie se doit de baliser ce sujet d'intervention qui outre qu'il est en porte à faux avec la Stratégie, ne peut déboucher sur des conclusions applicables selon le cadre réglementaire de la présente demande.

»

⁵ B-0002.

⁶ D-2019-116, page 10, paragraphe 29.

⁷ http://www.regie-energie.qc.ca/regie/FraisInterv/Regie_GuidePaiementFrais%202020_janvier2020.pdf .

L'AHQ-ARQ est d'avis que la comparaison entre le taux de risque simulé et le taux de risque réel ne peut pas être écarté du revers de la main sous prétexte que « *Le taux de risque réel en fin d'année inclut l'ensemble des interventions découlant à la fois de remplacement, de démantèlement ou d'ajout d'équipements. Ainsi, ce taux inclut généralement davantage d'équipements que le taux de risque simulé de cette même année, calculé à partir de l'inventaire des équipements en service au 1^{er} janvier. Par conséquent, il est normal que le taux de risque réel soit inférieur au taux de risque simulé.* »⁸

L'AHQ-ARQ comprend les raisons pour lesquelles le taux de risque réel sous sa forme actuelle ne peut pas être parfaitement comparé au taux de risque simulé. Par contre, elle est d'avis que cette explication ne permet pas à elle seule de justifier l'écart important entre les taux de risque simulé et réel.

Puisque le taux de risque réel demeure le meilleur indicateur pour juger de la calibration de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transport, l'AHQ-ARQ proposera à la Régie une correction simple au calcul du taux de risque réel qui permettra de comparer cette valeur avec la valeur simulée en appliquant le calcul sur une base comparable pour une année donnée. Ainsi, le taux de risque réel jouerait son véritable rôle qui est de permettre « *au bout de quelques années de valider d'une part le vieillissement du parc selon les prévisions simulées et d'autre part, de mettre à jour les prévisions simulées à partir des résultats réels.* »⁹

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 7 :

«

Le Transporteur demande un budget de 74 M\$ pour les investissements en Maintien et amélioration de la qualité du service. Il justifie notamment cette demande par le tableau 18, à la page 24 de la pièce B-0004.

L'AHQ-ARQ souhaite en savoir plus long sur certains éléments de ce tableau, dont les projets liés à la conduite du réseau et aux stratégies d'exploitation et aux projets liés à l'augmentation de puissance. Elle pourra aussi questionner le Transporteur sur les indicateurs Indisponibilités d'équipement et Plaintes et réclamations dont il est question au tableau.

L'AHQ-ARQ pourra ensuite formuler une recommandation à la Régie sur le budget à autoriser en Maintien et amélioration de la qualité de service.

Le Transporteur réitère les mêmes commentaires ci-dessus quant à la pertinence d'utiliser les indicateurs d'indisponibilités d'équipements pour établir le budget à autoriser et formuler des recommandations à la Régie.

»

⁸ B-0006, page 31.

⁹ B-0004, page 30, lignes 10 à 12.

Dans son commentaire, le Transporteur prête une intention à l'AHQ-ARQ qui n'est pas exprimée dans sa demande d'intervention. En effet, l'extrait qui précède mentionne que l'AHQ-ARQ compte questionner le Transporteur sur les indicateurs dont il est question dans le tableau 18 de sa preuve et rien n'indique qu'il veut en utiliser les résultats pour établir le budget à autoriser. C'est plutôt le Transporteur qui mentionne ces indicateurs dans la justification de sa demande budgétaire et l'AHQ-ARQ soumet qu'elle peut formuler des demandes de renseignements sur ledit tableau 18 avant de formuler des recommandations à la Régie.

Page 7 :

« Le Transporteur réitère, sans admission, que l'acceptation de l'intervention de ces intéressés doit être soigneusement circonscrite, et ce, afin que les intéressés procèdent à l'analyse en respectant les nombreux acquis réglementaires applicables en cette instance et afin d'éviter les redites inutiles ainsi que 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.

Avec respect, 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 ne vise qu'à colorer le débat de façon inappropriée à ce stade-ci.

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

DHC Avocats



Steve Cadrin, avocat

SC/fn

737941