

PAR SDÉ

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

Laval, le 30 mars 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: *HQD - Demande d'autorisation du budget des investissements 2021 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars*
Demande au Transporteur de répondre aux demandes de renseignements de l'AHQ-ARQ

Dossier : R-4140-2020

N/D: 4503-58

Chère consœur,

L'AHQ-ARQ a pris connaissance des réponses d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») à sa demande de renseignements (« DDR ») no. 1¹ et constate que certaines réponses ne répondent pas à la question posée.

Par la présente, l'AHQ-ARQ demande à la Régie de l'énergie (la « Régie ») d'intervenir et d'ordonner au Transporteur de répondre à ses demandes pour les motifs élaborés dans la présente lettre.

D'entrée de jeu et avant de fournir la liste détaillée des questions non répondues, l'AHQ-ARQ souhaite commenter le contexte dans lequel les demandes de renseignements des intervenants ont été répondues par le Transporteur le 26 mars dernier.

Tout d'abord, l'AHQ-ARQ estime que plus de la moitié de ses questions n'ont pas été répondues et note que cette estimation est semblable pour les réponses aux deux autres intervenants retenus dans le présent dossier. Un tel refus de répondre « systématique » surprend et amène de sérieuses interrogations sur la transparence du Transporteur.

¹ B-0015.

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

Ensuite, rappelons que le Transporteur avait d'abord tenté de plafonner les budgets de participation des intervenants à la même limite que l'an dernier² et ce, en faisant totale abstraction, d'une part, du volume additionnel de la preuve de cette année avec la présence du Bilan 2017-2020 de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur qui constitue une pièce volumineuse qui ne faisait pas partie du dossier de l'an dernier et qui exigera une analyse supplémentaire importante et, d'autre part, de la hausse des taux horaires qui s'applique au présent dossier et qui n'était pas en vigueur dans le dossier R-4097-2019. Pris dans ce contexte, le refus de répondre du Transporteur semble être une tentative d'obtenir indirectement, ce que la Régie lui a spécifiquement refusé en début de dossier, à savoir une limitation du cadre d'examen et des budgets des intervenants.

Évidemment, l'obligation pour **tous** les intervenants de demander à la Régie d'intervenir pour obtenir réponses à leurs questions aura pour effet d'augmenter les frais des intervenants, ce que le Transporteur ne manquera certainement pas de critiquer en fin de dossier, oubliant qu'il est l'artisan de son propre malheur.

Mais il y a plus.

La même journée que le dépôt des réponses aux DDR, soit le 26 mars 2021 dans le cadre d'un autre dossier d'investissements, le Transporteur soulignait, sans justification, qu'il constatait un « *appétit grandissant des participants aux dossiers afin d'obtenir des informations ou des données qui soit excèdent résolument le cadre réglementaire applicable aux demandes d'autorisation de projet d'investissements ou qui sont, historiquement et à bon escient, traitées dans des dossiers autres* »³.

Ce commentaire en lien avec le soi-disant « *appétit grandissant* » des participants dépassait clairement le cadre du dossier dans lequel il a été fait (seule l'AHQ-ARQ demandait d'intervenir et aucun des sujets qu'elle proposait traiter n'avait été remis en cause par le Transporteur) et visait manifestement à justifier d'abondant à la Régie le refus de répondre en général et dans le présent dossier plus précisément, et ce, sans aucune justification.

D'ailleurs, dans le présent dossier, il est important de noter que la Régie, dans sa décision D-2020-020 avait demandé au Transporteur de devancer d'un an le dépôt du bilan de l'application de la Stratégie suite à son constat de certains écarts « important » et « grandissant » pour lesquels elle souhaitait avoir des explications plus rapidement⁴ :

« [153] Étant donné l'écart important entre les investissements autorisés, qui avaient été établis, notamment, sur la base de la Stratégie, et les investissements réels de 2018 et anticipés de 2019, et étant donné l'écart grandissant entre les taux de risque réel et simulé, la Régie estime que le bilan de l'application de la Stratégie, annoncé pour 2022, doit être devancé à 2021. Elle demande donc au Transporteur de soumettre un bilan de la Stratégie lors de son prochain dossier d'autorisation du budget annuel des projets d'investissement dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$. » (Nous soulignons)

² B-0008.

³ R-4144-2021, B-0012.

⁴ D-2020-020, dossier R-4097-2019, page 43, paragraphe 153.

De plus, dans sa décision procédurale dans le présent dossier, la Régie n'a pas retenu la limite budgétaire proposée par le Transporteur, considérant l'importance et les implications du dossier qui inclut les investissements de moins de 65 M\$ ainsi que la revue du bilan 2017-2020 de la Stratégie et a même permis d'emblée une deuxième ronde de DDR afin d'assurer que les intervenants aient toutes les opportunités de recueillir l'information requise à leur analyse avant le dépôt de leur preuve⁵.

Toujours est-il qu'à la veille du dépôt de la deuxième DDR, les intervenants n'auront toujours pas obtenu plus de 50% des réponses à leur première DDR avec tous les enjeux que ceci comporte en termes d'avancement efficient du présent dossier.

L'AHQ-ARQ est d'avis que la Régie devrait exiger du Transporteur une plus grande transparence dans ses réponses aux DDR dans le présent dossier pour des investissements de plus d'un milliard de dollars à être assumés par les clients du Transporteur dont les consommateurs membres de l'AHQ-ARQ et, de façon plus spécifique, sur les demandes de l'AHQ-ARQ qui suivent.

Demande 1.4

La demande 1.4 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ et la réponse du Transporteur :

« 1.4 Veuillez fournir les montants des investissements découlant des bris d'équipements qui ont été intégrés à même les montants prévus en Maintien des actifs pour 2021, tel que mentionné à la référence (iv).

Réponse :

Voir la réponse à la question 1.1. » (Nous soulignons)

La réponse à la question 1.1 :

« Le Transporteur rappelle que les bris font partie de l'évolution normale du vieillissement des équipements selon la Stratégie et sont intégrés à même les montants prévus en Maintien des actifs. Les montants réels de bris étaient de 60 M\$ en 2018, 64 M\$ en 2019 alors que les montants prévus aux budgets des investissements étaient de 30 M\$ pour chacune de ces années. Le Transporteur présentera les principaux écarts en maintien des actifs pour 2020 lors du dépôt de la demande d'autorisation du budget des investissements 2022 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$.

Quant aux informations demandées pour les années antérieures à 2017, elles réfèrent à des données qui dépassent le cadre du présent dossier. »

⁵ A-0004, paragraphes 26 et 32.

Cette réponse 1.1 ne répond aucunement à la question 1.4 qui demande les montants des investissements découlant des bris d'équipements qui ont été intégrés à même les montants prévus en Maintien des actifs pour 2021. Cette information est nécessaire pour juger si les investissements demandés par le Transporteur sont requis.

Par conséquent, l'AHQ-ARQ demande à la Régie d'ordonner au Transporteur de répondre à la demande 1.4 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ.

Demande 1.5

La demande 1.5 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ et la réponse du Transporteur :

« 1.5 Pour chacune des catégories d'investissements, veuillez fournir les intrants et le calcul détaillé ayant mené aux montants des investissements découlant des bris d'équipements qui ont été intégrés à même les montants prévus en Maintien des actifs pour 2021, tel que mentionné à la référence (iv).

Réponse :

Voir la réponse à la question 1.1.

En outre, le Transporteur estime que les informations requises par les intervenants se rapportent à un niveau de détail qui dépasse le cadre d'analyse d'une demande d'autorisation de budget des investissements.

» (Nous soulignons)

La réponse à la question 1.1 :

« Le Transporteur rappelle que les bris font partie de l'évolution normale du vieillissement des équipements selon la Stratégie et sont intégrés à même les montants prévus en Maintien des actifs. Les montants réels de bris étaient de 60 M\$ en 2018, 64 M\$ en 2019 alors que les montants prévus aux budgets des investissements étaient de 30 M\$ pour chacune de ces années. Le Transporteur présentera les principaux écarts en maintien des actifs pour 2020 lors du dépôt de la demande d'autorisation du budget des investissements 2022 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$.

Quant aux informations demandées pour les années antérieures à 2017, elles réfèrent à des données qui dépassent le cadre du présent dossier. »

Cette réponse 1.1 ne répond aucunement à la question 1.5 qui demande les intrants et le calcul détaillé ayant mené aux montants des investissements découlant des bris d'équipements qui ont été intégrés à même les montants prévus en Maintien des actifs pour 2021. Cette information est nécessaire pour juger si les investissements demandés par le Transporteur sont requis.

Par conséquent, l'AHQ-ARQ demande à la Régie d'ordonner au Transporteur de répondre à la demande 1.5 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ.

Demandes 4.1 et 4.2

Les demandes 4.1 et 4.2 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ et les réponses du Transporteur :

« 4.1 Pour chacun des sept postes mentionnés à la référence (i), veuillez fournir la charge de pointe d'hiver réelle en MVA observée lors de chacun des trois derniers hivers.

Réponse :

Le Transporteur estime que les informations requises par les intervenants ne sont pas pertinentes à l'analyse du budget des investissements et dépassent le cadre du présent dossier.

Le Transporteur rappelle qu'il planifie son réseau sur la base des prévisions fournies par le Distributeur et non des données historiques.

4.2 Pour le poste de Mont-Royal 120-25 kV mentionné à la référence (i), veuillez fournir la charge de pointe d'été en MVA observée lors de chacun des trois derniers étés.

Réponse :

Le Transporteur estime que les informations requises par les intervenants ne sont pas pertinentes à l'analyse du budget des investissements et dépassent le cadre du présent dossier.

Le Transporteur rappelle qu'il planifie son réseau sur la base des prévisions fournies par le Distributeur et non des données historiques. »

(Nous soulignons)

Les demandes 4.1 et 4.2 ne sont pas répondues. L'AHQ-ARQ est d'avis que le Transporteur ne peut simplement se rabattre sur le fait qu'il utilise les prévisions fournies par le Distributeur sans que celles-ci ne puissent être justifiées, ce qui a d'ailleurs été fait dans le passé dans un dossier d'investissements⁶. Puisque les données historiques demandées constituent un élément crucial permettant d'apprécier la justesse des prévisions sur lesquelles se base le Transporteur pour engager des investissements importants, ces informations historiques sont nécessaires.

Par conséquent, l'AHQ-ARQ demande à la Régie d'ordonner au Transporteur de répondre aux demandes 4.1 et 4.2 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ.

Demande 4.4

La demande 4.4 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ et la réponse du Transporteur :

⁶ Voir notamment R-4115-2020, B-0021, pages 11 à 15.

« 4.4 Dans le cas où les prévisions utilisées par le Transporteur pour préparer le tableau A2-1 de la référence (i) sont antérieures à la publication de la référence (iii), le 31 octobre 2020, veuillez mettre à jour le tableau A2-1 en utilisant des prévisions du Distributeur postérieures à la publication de la référence (iii), intégrant ainsi le contexte « modifié significativement », tel que le mentionne le Distributeur.

Réponse :

La mise à jour du Tableau A2-1 sera effectuée dans le cadre de la demande d'autorisation du budget des investissements 2022. » (Nous soulignons)

En réponse à la demande 4.3 de l'AHQ-ARQ par ailleurs, le Transporteur a indiqué qu'il « a préparé le tableau A2-1 à partir des prévisions du Distributeur les plus à jour, disponibles à l'automne 2019, au moment de la planification des interventions de l'année 2021 pour les postes satellites ».

L'AHQ-ARQ est d'avis que la réponse du Transporteur à la demande 4.4 de l'AHQ-ARQ est totalement inacceptable étant donné que les prévisions sur lesquelles il se base pour justifier des investissements importants datent de près de deux ans et, de surcroît ont été faites avant le déclenchement de la pandémie que nous vivons présentement qui a modifié significativement le contexte dans lequel le Distributeur opère selon les propres dires de ce dernier à la référence (iii) en préambule de la demande. La réponse à la demande 4.12 de l'AHQ-ARQ confirme par ailleurs que la prévision pour l'hiver 2020-2021 était complètement inadéquate pour l'exemple du poste Baie-d'Urfé 120-25 kV.

De plus, l'AHQ-ARQ est d'avis que la réponse du Transporteur nie totalement la décision procédurale de la Régie où celle-ci souligne l'importance de disposer des meilleures prévisions disponibles⁷ :

« [29] À cet égard, la Régie estime qu'il est opportun de disposer des informations lui permettant d'apprécier l'évaluation de la demande du Distributeur sur laquelle repose la prévision des investissements générant des revenus additionnels. Malgré qu'elle comprenne que le Transporteur ne peut directement agir sur la prévision de la demande du Distributeur, analyser ou expliquer les aspects méthodologiques de celle-ci, la Régie estime qu'il est pertinent de s'assurer que les données prévisionnelles utilisées pour la prévision des investissements soient les plus récentes disponibles. Ainsi, la Régie permettra que le sujet soit abordé dans ce sens seulement. » (Nous soulignons)

Par conséquent, l'AHQ-ARQ demande à la Régie d'ordonner au Transporteur de répondre à la demande 4.4 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ et de fournir des prévisions à jour.

⁷ A-0004, page 10, paragraphe 29.

Demande 4.11

La demande 4.11 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ et la réponse du Transporteur :

« 4.11 Veuillez fournir, tel que demandé par la Régie à la référence (vi), les « ajouts de charges ponctuelles » pour les postes et la période du tableau A2-1 de la référence (i).

Réponse :

Les charges ponctuelles sont déjà intégrées à même la prévision de la charge à la pointe du Distributeur présentée au tableau A2-1. » (Nous soulignons)

L'AHQ-ARQ est d'avis que la réponse du Transporteur à la demande 4.11 de l'AHQ-ARQ ne respecte pas la décision D-2020-020 de la Régie où celle-ci demande de fournir les ajouts de charges ponctuelles et non seulement de les intégrer à même la prévision, ce qui va de soi⁸ :

« [137] La Régie demande au Transporteur de fournir, dans le cadre du prochain dossier de demande d'autorisation du budget des investissements de moins de 65 M\$, les renseignements suivants pour chacun des postes pour lesquels des investissements de moins de 65 M\$ sont prévus en raison d'un dépassement de capacité :

- les prévisions de la charge à la pointe du Distributeur sur un horizon de quatre ans;*
- les ajouts de charges ponctuelles pour la même période;*
- la valeur de la CLT avant et après l'investissement;*
- toute autre justification au soutien de l'investissement dans le poste visé (exemple : transfert d'artères d'un poste à un autre). »* (Nous soulignons)

Par conséquent, l'AHQ-ARQ demande à la Régie d'ordonner au Transporteur de répondre à la demande 4.11 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ et de fournir les ajouts de charges ponctuelles tel que demandé.

En conclusion, l'AHQ-ARQ demande à la Régie d'intervenir et d'ordonner au Transporteur de répondre aux demandes mentionnées dans cette lettre. De plus, dans le cas où la Régie exigerait des compléments de réponses aux demandes de l'AHQ-ARQ, celle-ci demande à la Régie de lui réserver la possibilité de formuler une autre DDR sur lesdits compléments de réponses à venir puisqu'elle se retrouve privée de ce droit qui lui avait pourtant été accordé dès le départ, le tout en raison du refus de répondre du Transporteur. Bien sûr, il y aura probablement lieu de valider les réponses à venir quant à la deuxième DDR (et les contestations, le cas échéant) avant de permettre une troisième ronde de DDR, mais cette éventualité doit être envisagée sérieusement à ce stade-ci, le tout respectueusement soumis.

⁸ D-2020-020, dossier R-4097-2019, page 39, paragraphe 137.

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

DHC Avocats



Steve Cadrin, avocat

SC/fn

745066