

Par dépôt électronique¹ et courriel

Le 2 novembre 2021

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,
4^e étage
Montréal (Québec) H2Z 1A4
Tél. : 514 289-2211, poste 6925
Télec. : 514 289-2007
C. élec. : frechette.yves@hydroquebec.com

OBJET : Demande du Transporteur de modification des tarifs et conditions des services
de transport pour les années 2021 et 2022
Votre dossier : R-4167-2021
Notre dossier : R062157 YF

Chère consœur,

Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur »), a reçu les 28 et 29 octobre 2021 les contestations respectives de certaines de ses réponses aux demandes de renseignements du RTIEÉ et d'OC dans le dossier décrit en rubrique.

Le Transporteur soumet que la contestation d'OC n'est pas recevable en ce qu'elle a été reçue hors délai et que l'intervenant ne s'est pas conformé à l'article 4 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*. Le Transporteur prie donc la Régie de rejeter la contestation de l'intervenant. Subsidiairement, sous toutes réserves et sans préjudice quant à l'irrecevabilité de la contestation d'OC, le Transporteur offre ci-après à la Régie sa réplique préliminaire à cet égard.

À sa contestation précitée, OC mentionne :

« Questions 4.1 et 4.2

La question 4.1 visait à obtenir la réponse de Brattle Group aux critiques exprimées par PEG dans la pièce C-AQCIE-CIFQ-0005 qui date du 23 août dernier. La question 4.2 vise à obtenir la réponse de Brattle Group aux critiques exprimées par PEG dans la pièce C-AQCIE-CIFQ-0009, soit le rapport de PEG daté du 15 février 2021.

Dans les deux cas, Brattle Group refuse de répondre aux questions en disant qu'ils préfèrent attendre le rapport final de PEG avant de répondre. »

Le Transporteur constate que l'intervenant n'a pas pris connaissance de la lettre procédurale du 12 octobre 2021 de la Régie qui mentionne :

¹ Aucune copie papier n'est requise selon la directive du 17 mars 2020 *Mesures préventives en lien avec la COVID-19* de la Régie de l'énergie.

« Étude PMF et établissement des Facteurs X et S pour l'année 2022

En suivi de la section 2 de la correspondance du Transporteur du 4 octobre 2021, la Régie confirme que Brattle peut adresser des demandes de renseignements (DDR) à PEG à la date prévue pour le dépôt des DDR du volet 1 adressées aux intervenants, soit le 16 novembre 2021, à 12h. La Régie permet aussi à Brattle de présenter ses commentaires sur le rapport et les commentaires de PEG dans les cinq jours ouvrables qui suivront la date de dépôt des réponses de l'AQCIE-CIFQ aux DDR. La Régie demande au Transporteur de l'aviser si ce délai s'avérait difficile à respecter. [...]

25 novembre 2021 : Date limite pour le dépôt des commentaires de Brattle sur le rapport et les commentaires de PEG »

Le Transporteur souligne, tel qu'il est mentionné à la lettre procédurale précitée, que des informations supplémentaires sont requises afin que Brattle présente ses commentaires sur le rapport et les commentaires de PEG.

Avec égards, les contestations de l'intervenant qui sont contraires à lettre procédurale de la Régie devraient être rejetées.

À sa contestation précitée, OC mentionne :

« Question 16.3

OC conteste la réponse à la question 16.3 du document B-0060. [...]

[...] OC aimerait avoir la ventilation des coûts excédentaires totalisant 226,37M\$ en fonction des justifications invoquées par le Transporteur dans son suivi, soit :

- *L'inflation et les conditions de marché défavorables.*
- *Les conditions terrain plus sévères et la mise sur place des mesures nécessaires pour accroître la sécurité des travailleurs et le respect de l'environnement.*
- *L'augmentation des frais financiers due notamment à la hausse des coûts du Projet et au retard dans les autorisations gouvernementales.*
- *L'arrêt des travaux au printemps 2020 et la mise en place des mesures sanitaires en raison de la COVID-19.*
- *La diminution des coûts relatifs aux mesures d'atténuation des Impacts environnementaux et d'acceptabilité sociale.*

[...] OC est d'avis que la Régie devrait ordonner au Transporteur de répondre à la question 16.3 [...] »

Le Transporteur demande à la Régie de rejeter la contestation de l'intervenant pour les motifs suivants.

L'intervenant méconnaît le cadre réglementaire et se méprend quant à la portée du paragraphe 135 de la décision D-2021-123 qui est comme suit :

[135] À cet effet, le Transporteur a déposé un suivi administratif en suivi de la décision D-2019-087, mais il ne l'a pas déposé au présent dossier. La Régie demande au Transporteur de déposer ce suivi administratif au présent dossier et d'apporter les ajustements en conséquence à la section 9.2.4 de la pièce B-0011.

La mise à jour de la pièce B-0011, soit HQT-5, Document 1 (section 9.2.4) est essentiellement un suivi de conformité. Ainsi le suivi administratif de projets dans les dossiers tarifaires, formalisé par les décisions D-2014-035 et D-2017-021, a pour objectif un arrimage de l'information entre le suivi administratif de projets et le suivi de l'évolution de la base de tarification reliée à la mise en service dans

l'année des projets autorisés par la Régie. Ainsi, la Régie demande au Transporteur de réitérer le suivi administratif lors de la première demande d'inclusion de l'actif à la base de tarification subséquente à la date de dénonciation effectuée lors d'un suivi administratif et ce, que la mise en service correspondante soit partielle ou totale. Par la suite, la Régie prend acte du dépôt au dossier de la lettre du suivi administratif et peut questionner les actifs, ainsi que leurs valeurs, qui sont mis en service dans l'année tarifaire en cause, ce qui est pertinent pour la détermination du tarif de l'année.

Le suivi en l'instance du projet de ligne Micoua-Saguenay, qui incidemment a été autorisé par une décision finale de la Régie à la suite d'un processus d'audience de plus d'une année et qui est issu des décisions D-2014-035 et D-2017-021, ne constitue pas un forum approprié pour remettre en cause le projet dans son ensemble comme souhaite le faire l'intervenant.

Le Transporteur soutient que l'examen détaillé des coûts globaux du projet en cause, tel que réclamé par l'intervenant, est contraire au cadre réglementaire applicable précité et n'a pas été identifié par la Régie, à juste titre, comme un sujet d'audience dans le présent dossier.

Pour l'année tarifaire 2021, des actifs d'un montant de 75 M\$ sont mis en service, soit moins de 10 % du montant initialement autorisé par la Régie de 792 M\$. Aucun actif n'est prévu être mis en service en 2022.

Conformément au cadre réglementaire applicable ainsi qu'à l'article 49 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, il est possible pour tout participant de questionner les actifs d'un montant de 75 M\$ qui sont mis en service en 2021 dans le projet de ligne Micoua-Saguenay. Toute question ou demande qui excède le cadre réglementaire applicable pour la détermination des tarifs des années 2021 et 2022 devraient être rejetée par la Régie notamment en ce qu'elle n'est pas pertinente à la détermination des tarifs des années en cause.

Le Transporteur, en toute transparence, a fait état de l'évolution du projet en cause et fourni l'information pertinente dans le cadre de l'état d'avancement du projet de son rapport annuel au 31 décembre 2020^[1]. La transmission de cette information ne saurait constituer une ouverture, comme le plaide erronément l'intervenant, à remettre en cause la décision finale d'autorisation du projet par la Régie.

Le Transporteur réitère le suivi administratif du 31 mai 2021 qui mentionne :

« Le Transporteur précise que malgré la réévaluation du coût et de l'échéancier du projet, la nature des travaux et les objectifs de ce dernier n'ont pas changé et la solution recommandée reste la même. Il réitère que le Projet vise à maintenir la fiabilité et la performance du réseau de transport principal par l'ajout d'une ligne à 735 kV entre les postes Micoua et du Saguenay ainsi que de poursuivre la sécurisation post-verglas du corridor Manic-Québec. »

[1] B-0017, HQT-6, Document 1.1, p. 32.

Le Transporteur demande à la Régie de rejeter la contestation de l'intervenant.

À sa contestation précitée, le RTIEÉ mentionne :

« Par la présente, le Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques (RTIEÉ) demande respectueusement à la Régie d'inviter Hydro-Québec TransÉnergie à répondre aux extraits suivants des questions ci-après. Il se peut incidemment que les non-réponses aux extraits ci-après aient été involontaires de la part de cette dernière et donc que celle-ci accepte par elle-même de fournir ces réponses :

- **Question 1.2.15** : Référence déjà rectifiée par HQT : **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE (HQT)**, Pièce [B-0006, HQT-2, Document 1](#), page 10. **Question : (...) indiquer le titre et les unités près des échelles. Aussi le titre parle de coût alors qu'un des titres d'abscisse parle de durée. »**

Le Transporteur réitère sa réponse déjà formulée à l'intervenant à la pièce B-0061 (HQT-10, Document 6.1). La Régie s'est dite satisfaite de cette figure dans sa décision D-2014-035 au paragraphe 43.

- **« Question 1.2.16** : Référence déjà rectifiée par HQT : **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE (HQT)**, Pièce [B-0006, HQT-2, Document 1](#), Tableau 4, figure 4, 5, 8,9 et 11. **Question : SVP mettre les valeurs de ces tableaux et figures en \$ Canadiens en \$/km pour refléter notre système d'unités. Indiquer au besoin, les taux ou facteurs de conversion. »**

Le Transporteur réitère sa réponse déjà formulée à l'intervenant à la pièce B-0061 (HQT-10, Document 6.1). La Régie s'est dite satisfaite de ce tableau et ces figures dans ses décisions D-2011-039 au paragraphe 99 et D-2014-035 au paragraphe 149.

- **« Question 1.2.24** : Référence déjà rectifiée par HQT : **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE (HQT)**, Pièce [B-0006, HQT-2, Document 1](#), Page 34. **Question : Les lignes HT sont-elles considérées comme des emplacements [...] d'exploitation ?** Commentaire : Dans sa réponse, HQT réfère à une pièce (R-3981-2016, [B-0009](#), HQT- 3, Document 1.1, annexe 1) laquelle ne permet toutefois pas de savoir si les lignes HT sont ou non des « emplacements d'exploitation ».

Le Transporteur réitère sa réponse déjà formulée à l'intervenant à la pièce B-0061 (HQT-10, Document 6.1). La définition des emplacements d'exploitation a été présentée dans le dossier R-3981-2016. De plus, comme indiqué dans la décision D-2021-123, paragraphe 145, la Régie traitera de ce nouvel indicateur dans le cadre du volet 2 du présent dossier.

À sa contestation précitée, le RTIEÉ mentionne :

« Étant maintenant informés qu'HQT souhaitait que ces trois questions soient clarifiées, nous les avons donc précisées ci-après et saurions gré à la Régie d'inviter HQT à y répondre à ce stade si possible plutôt que d'attendre l'audience, ce qui serait fort apprécié :

QUESTION INITIALE	QUESTION PRÉCISÉE
<p>Référence : HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE (HQT), Dossier R-4167-2021, Pièce B-0012, HQT-5 Document 2 :</p> <p>1.1.2 Page Adobe 17, tableau 1 et page 17, lignes 5 et 6 : Le « Net Income » de 569 M\$ indiqué au tableau 1 correspond à 2,39 % du « Total Assets » alors qu'aux lignes 5-6 de la page 17, les taux mentionnés sont nettement plus élevés. Veuillez expliquer cette différence.</p> <p>Réponse obtenue : We do not understand this question, as we do not follow the relevancy of the second reference to the 2.39% highlighted in the question.</p>	<p>Référence : HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE (HQT), Dossier R-4167-2021, Pièce B-0012, HQT-5 Document 2 :</p> <p>1.1.2 <u>Page II-6 (Adobe 15), tableau 1 et page II-8 (Adobe 17)</u>, lignes 5 et 6 : Le « Net Income » <u>(revenu moins dépenses)</u> de 569 M\$ <u>est</u> indiqué au tableau 1 <u>de telle sorte qu'on en déduit un taux de rendement sur l'investissement indiqué à ce tableau de 2,39 % du « Total Assets ».</u> <u>Or, à la page II-8, ligne 5 et 7, il est mentionné "The approved rate of return on capital during 2001-2007 ranged between 7.780%-9.723%, and from 2008-2016 it ranged between 6.497%-7.844%."</u> Ces <u>taux de rendement</u> sont nettement plus élevés. Veuillez expliquer cette différence.</p>

»

Le Transporteur n'est pas en mesure de répondre à la question précisée par le RTIEÉ, car la comparaison effectuée par l'intervenant est erronée. En effet, l'intervenant calcule un pourcentage de rendement à partir du bénéfice net statutaire du Transporteur pour ensuite le comparer aux taux de rendement sur la base de tarification reconnus par la Régie au fil des dossiers, taux qui incluent la portion rendement sur les capitaux empruntés. À cet effet, le Transporteur invite l'intervenant à consulter le Rapport annuel 2019 déposé à la Régie par le Transporteur.

«

QUESTION INITIALE	QUESTION PRÉCISÉE
<p>Référence : HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE (HQT), Dossier R-4167-2021, Pièce B-0021, HQT-6, Doc. 1, Planification du réseau.</p> <p>1.3.4 Page 13, lignes 1 à 4. Veuillez indiquer ou donner un aperçu des diverses normes nationales et internationales sur lesquelles cela se balise, en y ajoutant le contrôle des pertes, car il s'agit là d'un indicateur important de l'efficacité et de la performance d'un réseau.</p>	<p>Référence : HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE (HQT), Dossier R-4167-2021, Pièce B-0021, HQT-6, Doc. 1, Planification du réseau.</p> <p>1.3.4 <u>Page 7</u>, lignes 1 à 4. Veuillez indiquer ou donner un aperçu des diverses normes nationales et internationales sur lesquelles cela se balise, en y ajoutant le contrôle des pertes, car il s'agit là d'un indicateur important de l'efficacité et de la performance d'un réseau.</p>

»

Quant à la question 1.3.4, le Transporteur constate malheureusement à nouveau une citation erronée, alors que l'intervenant fait référence aux lignes 6 à 10 de la page 7, et non aux lignes 1 à 4 comme mentionné dans la question précisée. Les normes et critères visés sont :

- [les normes de fiabilité de la NERC adoptées par la Régie](#) ;
- [les répertoires « Directories » du NPCC](#).

Le Transporteur ajoute qu'il ne comprend pas le lien que l'intervenant fait entre les informations fournies à la page 7 de la pièce B-0021, HQT-6, Document 1 et un balisage du contrôle des pertes. En effet, il n'effectue pas de balisage de contrôle des pertes dans ses activités de planification et ne peut donc pas fournir de référence à des normes nationales ou internationales à ce sujet. Le Transporteur mentionne cependant que les pertes électriques différentielles sont prises en compte dans le choix de la meilleure solution technico-économique lors de la réalisation d'une étude de planification.

«

<p>Référence : HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE (HQT), Dossier R-4167-2021, <u>Pièce B-0024, HQT-6, Doc. 1.3, Pertes sur le réseau.</u></p> <p>1.5.5 Page 19, ligne 1 : Pouvez-vous fournir aussi le taux de pertes marginal en pointe ? Quel est le niveau de pertes supplémentaires d'un kW supplémentaire transporté en pointe ? Ça peut atteindre le double de cette valeur ; ce ne serait donc pas du tout négligeable. Cela permettrait d'évaluer l'impact des programmes d'ajout ou de retrait de charge en pointe.</p>	<p>Référence : HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE (HQT), Dossier R-4167-2021, <u>Pièce B-0024, HQT-6, Doc. 1.3, Pertes sur le réseau.</u></p> <p>1.5.5 Page 10, ligne 1 : Pouvez-vous fournir aussi le taux de pertes marginal en pointe ? Quel est le niveau de pertes supplémentaires d'un kW supplémentaire transporté en pointe ? Ça peut atteindre le double de cette valeur ; ce ne serait donc pas du tout négligeable. Cela permettrait d'évaluer l'impact des programmes d'ajout ou de retrait de charge en pointe.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

»

Dans un premier temps, le Transporteur rappelle que le taux de pertes de transport n'a pas été identifié par l'intervenant dans sa liste de sujets en demande d'intervention au présent dossier.

De plus, dans la décision procédurale D-2021-123 au présent dossier, la Régie statuait ainsi au sujet du taux de pertes de transport :

« [123] [...] la Régie s'attend à ce que l'intervention se limite à des clarifications ou précisions à l'égard de la preuve au dossier et qu'elle ne remette pas en question la méthode de calcul du taux de pertes, qui a été amplement examinée et revue depuis le dossier R-4058-2018 ». (Nous soulignons)

Le Transporteur n'est pas en mesure de répondre à la question précisée par le RTIÉÉ. En effet, l'information demandée n'est pas dans sa preuve au dossier, puisque la Régie a demandé des taux de pertes annuels réels. Comme mentionné par la Régie dans la décision précitée, le calcul du taux de pertes annuel réel a déjà été traité dans les demandes tarifaires précédentes du Transporteur.

Ainsi, la ligne 1 de la page 10 de la pièce B-0024, HQT-6, Document 1.3, à laquelle réfère l'intervenant, présente les taux de pertes annuels réels pour les années 2019 et 2020. Ces valeurs permettent d'établir le taux de pertes de transport à intégrer aux dossiers tarifaires du Transporteur, conformément à la décision D-2009-015² de la Régie.

² Section 12.2.

Le Transporteur réitère donc sa réponse formulée à l'intervenant à la pièce B-0061, HQT-10, Document 6.1, à savoir que la question dépasse le cadre de cette audience et n'est pas pertinente au présent dossier pour l'approbation par la Régie des tarifs de transport des années 2021 et 2022.

Le Transporteur demande à la Régie de rejeter la contestation de l'intervenant.

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

(s) Yves Fréchette

Yves Fréchette
/jg

c.c. Intervenants (par courriel seulement)