

**Par dépôt électronique<sup>1</sup> et courriel**

Le 3 septembre 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,  
4e étage  
Montréal (Québec) H2Z 1A4  
Tél. : 514 289-2211, poste 6925  
Télec. : 514 289-2007  
C. élec. : [frechette.yves@hydroquebec.com](mailto:frechette.yves@hydroquebec.com)

OBJET : Demande d'autorisation du budget des investissements 2022 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars  
Votre dossier : R-4168-2021  
Notre dossier : R061869 YF

---

Chère consœur,

Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu les demandes d'interventions des intéressés suivants :

- L'Association Hôtellerie Québec et l'Association Restauration Québec (« AHQ - ARQ ») ;
- Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques (« RTIÉE »).

Le Transporteur, après considération des commentaires qui suivent, s'en remet à la Régie à savoir si les intéressés satisfont aux prescriptions du cadre réglementaire afin d'obtenir le statut d'intervenant au présent dossier.

### **1. Commentaires généraux**

Le présent dossier s'inscrit dans la continuité d'application de la *Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur* (la « Stratégie ») ainsi que des nombreuses demandes qui furent déposées par le Transporteur et qui ont fait l'objet de décisions favorables de la Régie.

Les décisions antérieures de la Régie et la preuve offerte par le Transporteur dans ce dossier balisent les sujets à l'étude. Le dossier contient toute l'information requise selon le cadre réglementaire en vigueur<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> *Loi sur la Régie de l'énergie et Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie.*

L'exercice d'examen de la demande du Transporteur vise la justification du budget des investissements de l'année 2022 en regard de ses objectifs, de l'impact des coûts sur les tarifs et de l'impact sur la fiabilité du réseau de transport.

Le Transporteur maintient qu'un intéressé ne peut pas saisir à nouveau la Régie de sujets ayant fait l'objet d'orientations claires et de décisions finales sans que celle-ci en émette le souhait. À défaut, cela entraîne des redites qui sont contraires aux objectifs éminemment souhaitables d'allégement du processus réglementaire, de gestion efficiente de l'instance et ultimement de réduction des coûts de la réglementation.

Le Transporteur propose donc que l'étude du dossier soit limitée au contenu de la preuve documentaire qu'il a déposée au soutien de sa demande. Tout sujet ou aspect qui déborde ce cadre d'étude, ou qui tend à remettre en cause la Stratégie ou d'autres aspects fondateurs du cadre réglementaire devraient être spécifiquement écartés par la Régie.

Le Transporteur est d'avis qu'il importe que les interventions, si elles sont retenues par la Régie, soient circonscrites de façon à éviter la répétition des débats sur des sujets sur lesquels la Régie s'est déjà prononcée et afin que le cadre d'analyse du dossier ainsi que le cadre réglementaire pertinent à la demande du Transporteur soient respectés, et ce, en continu durant le déroulement du dossier et ce, afin de contribuer positivement à l'efficacité de son traitement.

Le Transporteur commente ci-après les demandes d'intervention des intéressés.

## **2. Budgets de participation**

Les intéressés ont déposé auprès de la Régie des budgets de participation comme suit :

- AHQ – ARQ : 22 433,40 \$ ;
- RTIEÉ : 30 944,00 \$.

Le Transporteur soumet que la Régie devrait mettre en place des balises de frais qui permettent de guider les futurs intervenants, sans admission, quant à leur participation attendue au présent dossier.

Considérant la portée du présent dossier qui est pour l'essentiel semblable à celle du budget des investissements 2020, le Transporteur suggère que le budget de participation des intervenants reconnus à participer au présent dossier soit fixé à un maximum de 18 000 \$ tel que ce fut le cas par la décision D-2019-116.

### 3. Commentaires spécifiques

#### AHQ-ARQ

Les intéressés souhaitent aborder les aspects suivants par leur demande d'intervention et Liste des sujets (page 2)<sup>3</sup> :

*Un budget qui couvrirait des investissements non requis pour respecter les critères de fiabilité pourrait affecter négativement les membres de l'AHQ-ARQ.*

*Afin évaluer la nécessité et la suffisance du budget d'investissements en maintien des actifs, l'AHQ-ARQ se basera notamment sur l'évolution des grilles d'analyse du risque, sur l'évolution du taux de risque simulé et réel et sur les indicateurs pertinents de fiabilité et d'état du réseau.*

*L'AHQ-ARQ compte questionner le Transporteur sur les hypothèses utilisées en plus de certaines données qui semblent manquantes aux tableaux 11 et 15 de la pièce B-0004. [...]*

Nous soulignons.

Le Transporteur rappelle que la Stratégie constitue l'outil approprié pour prévoir le niveau de ses investissements requis en maintien des actifs. Il soumet que les indicateurs de fiabilité et d'état du réseau ne sont pas pertinents pour l'évaluation de la nécessité et la suffisance du budget des investissements 2022. De plus, le bilan 2017-2020 de la Stratégie a fait l'objet d'examen récent dans le cadre du budget des investissements 2021 du Transporteur. La Régie dans sa décision D-2021-092<sup>4</sup> s'est dite satisfaite de la mise en œuvre par le Transporteur de la Stratégie découlant de l'évolution du risque ainsi que des explications sur les écarts entre les taux réels et simulés.

Avec égards, le Transporteur demande à la Régie d'écarter le sujet des indicateurs de fiabilité et d'état du réseau du présent dossier. De plus, la Régie se doit de circonscrire les interventions de l'AHQ-ARQ, si celle-ci est reconnue comme intervenante, quant aux conclusions recherchées pouvant déboucher sur la remise en cause des fondements de la Stratégie reconnus par la Régie dans ses décisions antérieures.

À leur formulaire Liste des sujets (page 3), les intéressés mentionnent :

*S'assurer que la tarification résultant des investissements du Transporteur demeure juste et raisonnable. Une valeur de surutilisation trop élevée impliquerait un niveau d'investissements qui pourrait avoir un effet négatif sur les tarifs assumés par les membres de l'AHQ-ARQ.*

*Dans sa décision D-2020-020, la Régie invitait le Transporteur à appliquer une approche de surutilisation qui vise à favoriser l'atteinte du budget qu'elle a autorisé, mais aussi à éviter les dépassements de budget. Au paragraphe 86 de cette décision, elle demande:*

<sup>3</sup> Demande d'intervention et Liste des sujets du 27 août 2021.

<sup>4</sup> Par. 155.

"[86] Étant donné ce qui précède, la Régie demande au Transporteur, lors de la prochaine demande d'autorisation du budget annuel des investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$, de déposer un suivi des ajustements et raffinements apportés à l'application de l'approche de surutilisation au cours de l'année 2020, le cas échéant. Elle lui demande aussi de poursuivre un suivi des taux de surutilisation par catégorie ainsi que des montants s'y rapportant qui auront été déterminés, pour chaque catégorie d'investissement, en prenant soin de documenter les facteurs pris en compte dans leur établissement, afin de lui permettre d'apprécier la mécanique et l'incidence de cette approche."

En réponse à ces demandes, le Transporteur se limite à indiquer: "Pour atteindre les montants demandés, le Transporteur utilise un taux de surutilisation de 110 % pour toutes les catégories d'investissements, soit un montant de 79 M\$ en Maintien des actifs, 8 M\$ en Maintien et amélioration de la qualité du service, 6 M\$ en Respect des exigences et 10 M\$ en Croissance des besoins de la clientèle."

L'AHQ-ARQ compte questionner le Transporteur sur l'approche et les facteurs et intrants ayant servi au calcul du facteur de surutilisation pour 2022 et formuler des recommandations à la Régie sur la valeur à retenir pour chaque catégorie.

Le Transporteur souligne que la Régie dans sa décision D-2021-092<sup>5</sup> :

« est satisfaite des précisions apportées par le Transporteur relativement à la méthodologie de détermination, pour une année donnée, du taux de surutilisation sur la base historique des trois dernières années ».

Le Transporteur continue comme pour les années antérieures de produire les informations relatives aux facteurs de surutilisation et les montants correspondants pour chaque catégorie, comme demandé par la Régie.

Le Transporteur réitère qu'il met à jour, annuellement, le taux de surutilisation d'une année à venir en comparant la moyenne des investissements globaux réels des trois dernières années à la moyenne des investissements globaux prévus au 30 avril précédant ces années. Dans le dossier R-4140-2020<sup>6</sup>, le Transporteur a déjà expliqué que l'établissement du taux de surutilisation sur la base de la moyenne historique trois ans des investissements globaux permet d'éviter les variations importantes du taux de surutilisation d'une catégorie d'investissement à l'autre et d'une année à l'autre.

Le Transporteur juge qu'il n'est pas pertinent dans le présent dossier de débattre à nouveau de l'approche de surutilisation et de questionner encore le Transporteur sur les facteurs et intrants ayant servi au facteur de surutilisation. La Régie a d'ailleurs dans sa décision D-2021-092 mentionné :

« [...] le Transporteur considère l'approche de surutilisation comme un outil de gestion interne qui lui permet de démarrer un plus grand nombre de projets pour un niveau d'investissement total dépassant temporairement les montants autorisés, afin de pallier les aléas pouvant survenir en cours d'année. Elle

<sup>5</sup> Par. 59.

<sup>6</sup> D-2021-092, par. 48.

*comprend que les taux de surutilisation sont fixés par le Transporteur et ne font pas directement l'objet d'une approbation par la Régie. »*

Avec égards, ce sujet d'intervention de l'intéressé doit être écarté par la Régie.

À leur formulaire Liste des sujets (page 4), les intéressés mentionnent :

*Un budget qui couvrirait des investissements non requis pour rencontrer les besoins du Distributeur ou basés sur des prévisions de la demande non réalistes pourrait affecter négativement les membres de l'AHQ-ARQ.*

*Le Transporteur demande un budget de 102 M\$ en 2022 pour l'alimentation de la charge locale.*

*L'AHQ-ARQ compte questionner le Transporteur sur certains des travaux requis.*

*En particulier, l'AHQ-ARQ pourra préparer des demandes de renseignements concernant le tableau A2-1 (B-0004, page 39), dont notamment:*

- l'explication sur la hausse très significative de la charge prévue au poste St-Bruno-de-Montarville 315-25 kV qui passe de 70 MVA à la pointe de l'hiver 2018-2019 (R-4096-2019, B-0067) à 108 MVA à la pointe de l'hiver 2021-2022, puis à 127 MVA à la pointe de l'hiver 2024-2025, pour une augmentation de 81 % en quelques années;*
- l'explication sur la hausse très significative de la charge prévue au poste de Limoilou 230-25 kV qui passe de 148 MVA à la pointe de l'hiver 2018-2019 (R-4096-2019, B-0067) à 174 MVA à la pointe de l'hiver 2021-2022 puis à 195 MVA à la pointe de l'hiver 2024-2025, pour une augmentation de 32 % en seulement quelques années;*
- les programmes de gestion de la demande s'appliquant sur ces charges en cohérence avec les analyses faites par le Transporteur et le Distributeur sur l'application des coûts évités de transport et de distribution, voir notamment R-4110-2019, C-AHQ-ARQ-0024, pages 32 à 46.*

*L'AHQ-ARQ pourra ensuite formuler une recommandation à la Régie sur le budget à autoriser en Croissance des besoins.*

Le Transporteur souligne qu'il planifie son réseau en fonction de la capacité des installations à recevoir de la charge supplémentaire et suivant les prévisions de charge fournies par le Distributeur. Les informations du tableau A2-1 sont présentées conformément aux décisions antérieures de la Régie afin de justifier les investissements pour la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle ». Il réitère que suivant le cadre réglementaire, le budget des investissements pour les projets de 65 M\$ ou moins, est justifié par catégorie d'investissement et non par projet individuellement.

À l'égard de la prévision de charges du Distributeur par poste, les informations présentées au dossier ne peuvent constituer un prétexte pour que les intervenants soumettent des demandes de renseignements qui constituent une négation du cadre législatif et réglementaire découlant de la *Loi sur la Régie de l'énergie*. Le cadre réglementaire et les compétences juridictionnelles de la Régie à l'égard d'Hydro-Québec dans ses activités de transport et de distribution sont mutuellement exclusifs. Il apparaîtrait incongru que la Régie examine la prévision de la demande ou des options tarifaires applicables à la distribution d'électricité dans un dossier d'investissement du Transporteur, comme il serait inapproprié de revoir la facture de transport d'électricité dans le cadre d'un dossier tarifaire

du Distributeur. Avec égards, les dossiers présentés à la Régie par Hydro-Québec dans ses activités de transport et de distribution ne sont pas des clepsydres, l'un se déversant dans l'autre au gré des envies de chacun.

Les dossiers d'autorisation d'investissements du Transporteur constituent des exercices d'analyse technico-économique afin d'examiner les solutions ou les projets de transport afin de donner suite aux enjeux de pérennité du réseau ainsi qu'aux besoins et demandes provenant de la clientèle desservie. Les dossiers d'autorisation du Transporteur ne sont pas le forum retenu par le cadre réglementaire global de la *Loi sur la Régie de l'énergie* pour remettre en cause les besoins et demandes provenant de la clientèle. Le respect du cadre réglementaire et législatif applicable est primordial afin d'assurer la bonne marche du dossier en cause dans le respect des règles d'équité procédurale.

Avec égards, l'intervention des intéressés, si elle est accueillie, devrait être balisée afin que le cadre réglementaire applicable à la demande soit respecté.

## **RTIEÉ**

Dans leur demande d'intervention<sup>7</sup>, les intéressés mentionnent :

*3 - La présente demande est logée par le Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques (RTIEÉ), un Regroupement comprenant les organismes suivants : l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA), Stratégies Énergétiques (S.É.), le Groupe d'Initiatives et de Recherches Appliquées au Milieu (GIRAM) et Énergie solaire Québec (ÉSQ).  
Les organismes constitutifs du Regroupement sont décrits en annexe à la présente.*

Le Transporteur constate que SÉ et AQLPA, tous deux participants réguliers aux activités de la Régie, souhaitent par osmose issue de la création du « Regroupement », faire bénéficier GIRAM et ESQ de l'intérêt et de la représentativité qui de longue date leur a été reconnu par la Régie. Avec égards, le Transporteur réproouve le procédé.

Les intéressés GIRAM et ÉSQ, lesquels sont des organismes à vocation environnementale, souhaitent intervenir au présent dossier du Transporteur, visant l'autorisation du budget de ses investissements 2022.

Dans leur demande d'intervention, GIRAM et ÉSQ mentionnent :

*« 4. Le Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM)*

*Actif depuis février 1983, le Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM) est un groupe entièrement bénévole qui vise à informer et mobiliser la communauté locale, régionale et nationale autour d'enjeux spécifiques à sa triple mission : la protection de l'environnement, l'aménagement durable du territoire et la mise en valeur du patrimoine national, et les choix de société sur lesquels ceux-ci se fondent. [...]*

---

<sup>7</sup> Demande d'intervention du 27 août 2021.

## 5. Énergie Solaire Québec (ÉSQ)

*Énergie Solaire Québec (ÉSQ) est un organisme sans but lucratif indépendant et neutre promouvant les énergies renouvelables (solaire actif-photovoltaïque-solaire passif-éolien-microturbine hydroélectrique-géothermie-biomasse, etc.) au Québec depuis 1983. En assumant le rôle d'intermédiaire entre le consommateur/utilisateur public et les acteurs corporatifs, ÉSQ a pour mission primordiale d'informer, d'éduquer et de sensibiliser tous les Québécois et Québécoises à l'utilisation optimale des ressources énergétiques et de favoriser l'émergence au Québec de la filière des énergies vertes. [...]*

*La participation d'Énergie solaire Québec (ÉSQ) au présent Regroupement permettra d'apporter une connaissance spécialisée et une expertise fondamentales sur les enjeux de l'intégration de la filière solaire à la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques au Québec, tant en réseau intégré qu'en réseaux autonomes d'Hydro-Québec Distribution. »*

Avec égards, le Transporteur soumet que les représentations des intéressés sont insuffisantes. À l'évidence, ces intéressés ne disposent pas de l'intérêt requis, ni de l'expertise pour une participation valable dans l'intérêt public au présent dossier du Transporteur et ce, pour les motifs suivants.

Les intéressés GIRAM et ÉSQ ne peuvent obtenir, par la seule association avec des intervenants antérieurement reconnus par la Régie, l'intérêt et l'expertises nécessaires afin de participer au dossier en cause.

L'*Avis aux personnes intéressées* émis par la Régie en cette instance mentionne ce qui suit :

*« La Régie traitera cette demande par voie de consultation. La Régie invite les personnes intéressées à soumettre une demande d'intervention et un budget de participation, conformes aux exigences du Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie (le Règlement) et au Guide de paiement des frais des intervenants (2020) (le Guide), et d'y joindre le formulaire Liste des sujets dûment complété, au plus tard le 27 août 2021 à 12 h. Le Transporteur pourra commenter ces demandes par écrit au plus tard le 3 septembre 2021 à 12 h. »* (Nous soulignons.)

La demande d'intervention de GIRAM et ÉSQ doit être examinée à son mérite propre et non par osmose avec SÉ et AQLPA. Avec respect, il n'est pas possible pour GIRAM et ÉSQ de contourner ni les mentions claires de l'avis précité, ni les dispositions du cadre réglementaire afin d'obtenir le statut d'intervenant dans le présent dossier et ce, par simple association avec des intervenants antérieurement reconnus.

Les demandes d'intervention de GIRAM et ÉSQ trouvent appui sur la notion d'intérêt public. Bien qu'historiquement, la Régie ait appliqué de façon large et libérale la notion d'« intérêt pour agir », le respect des dispositions du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* sont incontournables.

L'article 16 du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*<sup>8</sup> ainsi que de nombreuses décisions de la Régie incarnent les critères qui doivent être satisfaits par un intéressé afin d'obtenir le statut d'intervenant à la Régie. Ceux-ci requièrent qu'un intéressé établisse un lien direct entre le sujet à l'étude et la nature de son intérêt et qu'il démontre la pertinence de son apport à l'étude du dossier eu égard à son champ de compétence. Ces indications sont requises afin que la Régie puisse se prononcer à l'égard de la demande d'intervention soumise et dicter le cadre de la participation en fonction de l'intérêt de l'intervenant et de la nature, de l'importance et de l'ampleur des enjeux qu'il aborde<sup>9</sup>.

Les intéressés doivent donc présenter des demandes d'intervention qui sont suffisantes et qui rencontrent les critères requis par le cadre réglementaire applicable à l'égard de la nature de l'intérêt exprimé, des motifs à l'appui des interventions, des sujets sur lesquels ils désirent intervenir et des conclusions qu'ils recherchent.

Le GIRAM élabore ses actions afin d'informer et mobiliser la communauté locale, régionale et nationale autour d'enjeux spécifiques à sa triple mission : la protection de l'environnement, l'aménagement durable du territoire et la mise en valeur du patrimoine national, et les choix de société sur lesquels ceux-ci se fondent.

ESQ a pour mission primordiale d'informer, d'éduquer et de sensibiliser la population à l'utilisation optimale des ressources énergétiques et de favoriser l'émergence au Québec de la filière des énergies vertes. Sa participation au présent dossier a pour objet « *d'apporter une connaissance spécialisée et une expertise fondamentale sur les enjeux de l'intégration de la filière solaire à la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques au Québec* ».

Avec égards, ces aspects mis de l'avant par GIRAM et ESQ n'ont aucune pertinence à l'égard de la demande déposée par le Transporteur en l'instance. Ainsi, les intéressés GIRAM et ESQ ne démontrent pas à la Régie que leurs participations seront utiles et qu'ils pourront contribuer à approfondir certains éléments pertinents au dossier du budget des investissements 2022 du Transporteur.

Le Transporteur ne remet pas en cause le caractère légitime des missions des organismes en cause. Toutefois, les intéressés n'ont pas démontré la pertinence de leurs apports respectifs à l'étude du dossier du budget des investissements 2022 eu égard à leurs champs de compétences respectifs.

Les expériences pratiques ou expertises particulières des intéressés GIRAM et ESQ ne sont pas de nature à donner un éclairage valable à la Régie à l'égard de l'objet de la demande du Transporteur.

---

<sup>8</sup> *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*, (Décret 1098-2014).

<sup>9</sup> Id., article 19.

Avec égards, le Transporteur soutient que les intéressés GIRAM et ÉSQ ne satisfont pas aux prescriptions du cadre réglementaire précité afin d'obtenir le statut d'intervenant au présent dossier du budget des investissements 2022.

Le Transporteur souligne que la Régie a rejeté, dans de nombreux dossiers antérieurs, des demandes d'intervention des intéressés pour les motifs précités. Ces décisions sont réitérées et plaidées en appui aux présentes<sup>10</sup>.

Avec égards, la Régie devrait rejeter la demande d'intervention et la participation au présent dossier de GIRAM et ÉSQ.

Sous réserve de ce qui précède, le Transporteur ne conteste pas l'intérêt à intervenir de SÉ-AQLPA et commente ci-après la demande d'intervention et Liste des sujets.

À leur formulaire Liste des sujets (page 2), les intéressés mentionnent :

*Il y a lieu de s'assurer que la prévision de la demande en énergie et en puissance pour la charge locale soit mise à jour au fur et à mesure de la progression du présent dossier, avec effet sur les budgets d'investissements requis dans chaque catégorie, en fonction de l'évolution au Québec de la gestion de la pandémie (retours ou non au bureau en présentiel, évolution du marché de la nouvelle construction, évolution des divers secteurs de grande consommation industrielle, commerciale et institutionnelle). La prévision de la demande continue en effet d'être très volatile. Selon cette évolution, nous logerons des recommandations éventuellement s'il y a lieu de reporter des investissements ou au contraire si un retour à la normale plus rapide amène leur devancement éventuel. L'évolution des outils alternatifs aux investissements en actifs de réseau (tarifs interruptibles, GDP Affaires, bi-énergie) est également de nature à amener des reports d'investissements.*

Concernant le souhait des intéressés de s'assurer que la prévision de la demande en énergie et en puissance pour la charge locale soit mise à jour au fur et à mesure de la progression du présent dossier, le Transporteur rappelle qu'il planifie son réseau pour l'alimentation de la charge locale sur la base des prévisions du Distributeur qui sont mises à jour à l'automne de chaque année. De plus, sa demande d'autorisation du budget des investissements pour les projets de moins de 65 M\$ déposée annuellement à la Régie s'intègre dans un processus d'établissement de cadre financier annuel d'Hydro-Québec approuvé par son Conseil d'administration. Il n'est pas possible de mettre en application une mise à jour en continu des données qui le compose. De fait, le budget des investissements reflète plutôt un exercice de planification annuelle des activités du Transporteur et non de suivi opérationnel de ceux-ci tout au long de l'année.

Pour ce qui est de l'évolution des outils alternatifs aux investissements (tarifs interruptibles, GDP Affaires, bi-énergie), ils relèvent des dossiers du Distributeur. Le

<sup>10</sup> D-2016-136 par. 7 ss., D-2017-107 par. 112 ss., D-2017-105 par. 48 ss, D-2018-125 par. 63 à 71, D-2018-128 par. 12 à 18 et D-2020-079 par. 15 à 21. Le Transporteur souligne que dans le dossier TEQ – Demande relative au Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques du Québec 2018-2023, la demande d'intervention RTIEÉ fut acceptée par la décision D-2018-111. Cette dernière décision ne peut servir de précédent valable en cette instance en raison du caractère unique et du sujet de ce dossier qui est à l'antipode de la présente demande tarifaire du Transporteur.

Transporteur souligne à nouveau que le cadre réglementaire et les compétences juridictionnelles de la Régie à l'égard d'Hydro-Québec dans ses activités de transport et de distribution sont mutuellement exclusifs. Il apparaîtrait incongru et non juridictionnel que la Régie examine des options tarifaires applicables à la distribution d'électricité dans un dossier d'investissement du Transporteur, comme il serait inapproprié de revoir la facture de transport d'électricité dans le cadre d'un dossier tarifaire du Distributeur. Avec égards, les dossiers présentés à la Régie par Hydro Québec dans ses activités de transport et de distribution ne sont pas des vases communicants.

Les dossiers d'autorisation d'investissements du Transporteur constituent des exercices d'analyse technico-économique afin d'examiner les solutions ou les projets de transport afin de donner suite aux enjeux de pérennité du réseau ainsi qu'aux besoins et demandes provenant de la clientèle desservie. Les dossiers d'autorisation du Transporteur ne sont pas le forum retenu par le cadre réglementaire global de la *Loi sur la Régie de l'énergie* pour remettre en cause les besoins et demandes provenant de la clientèle. Le respect du cadre réglementaire et législatif applicable est primordial afin d'assurer la bonne marche du dossier en cause dans le respect des règles d'équité procédurale.

Pour ces raisons, les sujets que souhaitent traiter les intéressés débordent du cadre du présent dossier.

À leur formulaire Liste des sujets (page 3), les intéressés mentionnent :

*Au dossier connexe R-4167-2021 (auquel le RTIEÉ a également demandé de participer), le Transporteur propose de remodifier les définitions des catégories d'investissement qui viennent pourtant d'être examinées au Dossier R-3888-2014. Nous chercherons à établir une cohérence entre les modifications proposées à cet autre dossier aux catégories et celles qui sont utilisées aux fins du présent dossier. Le RTIEÉ est notamment préoccupé quant au caractère vague des 3 catégories d'investissements ne générant pas de revenus, puisque ceux ayant trait à la fiabilité du réseau, à la continuité du service, à la qualité de l'onde ou au rendement d'un équipement peuvent, parfois au gré du Transporteur, être classées dans l'une ou l'autre de ces trois catégories. Ceci étant dit, comme cela fut déjà plaidé antérieurement, le RTIEÉ favorise l'inclusion dans la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service (payable par la masse de la clientèle) d'investissements de ceux visant à adapter le réseau à ce qui est « normal » d'y trouver en 2021 (au sens du « développement normal d'un réseau de transport » dans l'article 51 LRÉ).*

Le Transporteur précise que les définitions des catégories d'investissement déposées au présent dossier n'ont pas été modifiées. La description synthétique des investissements et de leurs objectifs du présent dossier correspond en tous points à celle déposée au précédent budget des investissements (dossier R-4140-2020).

Quant à la préoccupation exprimée sur le « caractère vague » de catégories d'investissement, le Transporteur estime que ce sujet dépasse le cadre de la présente demande et doit être exclu du dossier. De plus, une démonstration de la pertinence des catégories d'investissement du Transporteur a déjà été faite dans le dossier R-3888-2014 sur la Politique d'ajouts. Les objectifs associés à chacune des catégories ont été discutés

et précisés. La Régie, dans sa décision D-2020-146, ne remet pas en question les objectifs de chacune des catégories.

À leur formulaire Liste des sujets (page 4), les intéressés mentionnent :

*Les budgets de 2020 et 2021 ont été sous-réalisés en raison de la pandémie (report des travaux, mesures de distanciation requises dans les équipes de travaux, coûts accrus). Afin que la Régie puisse adéquatement juger des budgets soumis à son autorisation en 2022, il y aurait lieu de les ventiler afin d'en distinguer les travaux de 2020 et 2021 qui ont ainsi été reportés en 2022. Cela influera sur notre position quant aux budgets demandés.*

*De plus, nous sommes surpris de constater à B-0004, HQD-1, Doc 1, pages 30 et 32, des pics de mises en service en 2023 et 2025 qui ne semblent pas s'expliquer par l'évolution interannuelle des budgets d'investissements. Par des demandes de renseignements, nous chercherons à comprendre ces pics de mises en service et, au besoin, proposerons des ajustements aux investissements demandés au présent dossier.*

Le Transporteur souligne que le présent dossier et les informations qui le composent sont déposés conformément au cadre réglementaire. Quant aux données de mises en service présentées aux pages 30 et 32 de la pièce B-0004, elles correspondent aux coûts associés aux mises en service considérées dans l'estimation de l'impact tarifaire des investissements du Transporteur, qu'ils soient inférieurs ou supérieurs à 65 M\$.

À leur formulaire Liste des sujets (page 5), les intéressés mentionnent :

*Au dossier des investissements 2021 (R-4041-2020), nous avons traité de l'écart entre le taux de risque réel et celui simulé. Après nous en être initialement inquiétés, nous avons souligné qu'un tel écart était normal et même souhaitable, car le niveau de risque simulé est le 'seuil à battre' par les choix d'investissements qui sont proposés. Or nous constatons au présent dossier que la courbe de niveau de risque simulée a été baissée en 2020 pour rejoindre la courbe de risque réel qui, elle continue de croître (B-0004, HQT-1 Doc1, p.29). Nous allons, par des demandes de renseignements, chercher à clarifier ce changements notamment pour vérifier s'il est dû à des changements méthodologiques dans le calcul du risque.*

*Autre aspect des investissements en maintien des actifs: Nous constatons à B-0004, HQT-1, Doc.1, que de tels investissements sont requis quant à des véhicules suite à l'atteinte de leur durée de vie utile et aussi quant à des immeubles. Nous nous assurerons que les investissements sur véhicules et bâtiments soient adaptés au contexte pandémique (distanciation entre employés) et post-pandémique (accroissement du télétravail hybride). Nous inviterons Hydro-Québec à déposer sa STRATÉGIE IMMOBILIERE sur la gestion des bâtiments afin de les adapter au travail hybride.*

Le Transporteur précise que les investissements en bâtiment visent essentiellement des interventions pour assurer la pérennité des bâtiments dans les postes du Transporteur.

Le Transporteur souligne que les aspects de règles de distanciation, de mode de travail et de stratégie immobilière relèvent exclusivement de la gestion interne d'Hydro-Québec. Ces aspects concernent des informations stratégiques qui relèvent de la haute direction de l'entreprise et excèdent le cadre réglementaire applicable à la demande en cause. Les

intéressés souhaitent que la Régie s'immisce dans la micro-gestion quotidienne des activités du Transporteur ce qui n'est pas approprié, ni juridictionnel. Ces sujets devraient être écartés d'emblée par la Régie car ils ne sont pas pertinents à l'étude de la demande et qu'ils excèdent le cadre réglementaire applicable.

Avec égards, l'intervention des intéressés, si elle est accueillie, devrait être balisée afin que le cadre réglementaire applicable à la demande soit respecté.

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

*(s) Yves Fréchette*

Me Yves Fréchette

c.c. personnes intéressées (par courriel seulement)