

Par dépôt électronique¹ seulement et courriel

Le 18 octobre 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
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, la contestation de ses réponses à la demande de renseignements (« DDR ») numéro 1 de l'AHQ-ARQ et RTIÉÉ dans le dossier décrit en rubrique.

La présente constitue la réponse du Transporteur à la contestation.

AHQ-ARQ

À sa lettre du 12 octobre 2021, AHQ-ARQ mentionne :

Demande 4.10

La demande 4.10 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ et la réponse du Transporteur :

*« **4.10** Veuillez indiquer ce que le Transporteur entend par le « dépassement de la CLT de zone » apparaissant au tableau de la référence (iv) pour le poste Limoilou et fournir toutes les données permettant de démontrer l'éventualité d'un tel dépassement.*

Réponse :

Voir la réponse à la question 10.1.2 de la DDR1 de la Régie [note de bas de page omise]. » (Nous soulignons)

La réponse à la question 10.1.2 de la DDR1 de la Régie :

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.

« Le dépassement de la capacité limite de transformation au poste de Limoilou est le principal élément déclencheur du projet. L'ajout du transformateur à Limoilou permettra d'offrir de la flexibilité au Distributeur afin qu'il puisse soulager ses lignes et les équilibrer dans un contexte où l'ensemble de la charge locale est en pleine croissance. »

Cette réponse 10.1.2 ne répond aucunement à la question 4.10 qui demande ce que le Transporteur entend par le « dépassement de la CLT de zone » pour le poste Limoilou et fournir toutes les données permettant de démontrer l'éventualité d'un tel dépassement. Cette information est nécessaire pour juger si les investissements demandés par le Transporteur au poste Limoilou sont requis puisque l'AHQ-ARQ est d'avis que les informations déjà fournies en réponse à ses demandes 4.8 et 4.9 ne sont pas suffisantes à ce stade-ci pour justifier de tels investissements. Par conséquent, l'AHQ-ARQ demande à la Régie d'ordonner au Transporteur de répondre à la demande 4.10 de la DDR no. 1 de l'AHQ-ARQ.

Le Transporteur, en réponse, dépose un complément d'information dans la version révisée de sa réponse comme pièce HQT-2, Document 2 Révisée ainsi qu'une liste des pièces révisée.

Avec égards, la contestation a été satisfaite par le Transporteur et est maintenant sans objet.

RTIEÉ

À sa lettre du 13 octobre 2021, RTIEÉ mentionne :

2. LA DEMANDE AFIN D'ORDONNER À HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE (HQT) DE RÉPONDRE À DES DEMANDES DE RENSEIGNEMENT

C'est dans ce contexte que le Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques (RTIEÉ) invite par la présente la Régie à ordonner à Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) de répondre aux demandes de renseignement suivantes du RTIEÉ

1.4.1 (SVP Notez l'erreur cléricale de décalage de 15 numéros dans la numérotation des pages qui apparaît ici et dans d'autres questions auxquelles HQT a répondu. Il s'agit ici de la page 12, lignes 1 à 3 et leur tableau et page 14 (de la ligne 1) à la page 15(ligne 13), dont le tableau.

1.5.1

1.7.1

1.8.1

1.9.1

1.10.1

1.11.1

1.13.1

1.16.1

1.17.1

1.18.1 Le Transporteur n'a pas répondu à la question telle que formulée. Il indique que toute évaluation de coût de projet est d'abord paramétrique et par la suite devient plus détaillée. La question était de savoir si les évaluations de coûts contenues aux budgets ici soumis pour autorisation sont déjà des évaluations détaillées ou encore des évaluations paramétriques

1.18.2 à 1.18.4 Selon la réponse à 1.18.1.

□ 1.19. 1 et 1.19.2

□ 1.20.1 Il est surprenant que le Transporteur refuse même d'indiquer si une liste des projets constitutifs des 4 budgets existe.

□ 1.20.2 et 120.3

Tel qu'indiqué plus haut, en demandant aux présentes un certain niveau de détail sur les projets constitutifs des 4 budgets dont l'autorisation est demandée, notre but ne consiste aucunement à indirectement tenter de transformer ce dossier en un dossier d'autorisation de projets individuels (Note : SÉ-AQLPA s'étaient même explicitement opposés à cette manière de faire l'an dernier au dossier R-4041-2020 quant au 4e transformateur au poste Baie-d'Urfé, voir la décision D-2021-092, parag. 102-111). Il s'agit uniquement de fournir à la Régie et aux intervenants qui l'assistent une information permettant de prendre une décision éclairée sur les 4 budgets catégoriels, permettant leur ventilation et la prise en considération de l'effet des reports de l'an passé.

La contestation devrait être rejetée pour les motifs ci-après décrits.

Préambule

Le Transporteur dépose des demandes telles qu'en l'instance depuis l'année 2002.

Depuis 2002, le fardeau de preuve auquel le Transporteur est soumis en vertu du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* est demeuré en substance inchangé. Les démonstrations attendues du Transporteur par la Régie se sont affinées notamment avec la mise en place du *Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport* et au gré des décisions et suivis demandés par la Régie.

Or, contrairement à ce qu'affirme l'intervenant, le fardeau de preuve et les démonstrations attendues du Transporteur sont clairement balisés et non laissés aux mouvements aléatoires des desideratas des participants à la procédure.

Et contrairement à l'Univers, le fardeau de preuve et les démonstrations attendues du Transporteur ne sont pas soumis au phénomène de l'expansion.

Toute demande de renseignement, pour être recevable, doit forcément avoir un lien avec le fardeau de preuve et les démonstrations attendues du Transporteur. Pour en évaluer la pertinence, le participant doit démontrer le lien, la connexité entre un fait allégué dans la demande et l'information visée par la demande de renseignement. L'élément de preuve ainsi recherché doit être un fait qui aurait logiquement une valeur probante à l'égard du but de la procédure. En sus, l'objet précis d'une demande de renseignements doit être pertinent par rapport à l'objectif ainsi qu'au périmètre permis de l'intervention définis par la Régie dans sa décision procédurale.

La Régie a décidé des principes applicables aux contestations d'intervenants en matière de réponses aux demandes de renseignements dont les suivants :

- Une demande de renseignements n'est pas un moyen pour un intervenant de faire faire sa preuve. Si une preuve additionnelle est requise, il incombe à la Régie d'en décider suivant le *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*² ;
- Une demande de renseignements sert essentiellement à permettre à un intervenant de faire préciser ce qui n'est pas clair dans la preuve déposée par un demandeur, de façon à préparer sa preuve ou à articuler autrement sa position³ ;
- Un demandeur ne peut être forcé à produire des données non disponibles ou à confectionner des tableaux qu'il n'a pas⁴ ;
- Lorsque la Régie a permis une intervention en la limitant à certains sujets, l'intervenant en question n'est pas admis à déborder du cadre fixé par la Régie. Ses demandes de renseignements doivent présenter un lien étroit avec les sujets sur lesquels il a été autorisé à intervenir⁵ ;
- Les intervenants peuvent interroger le demandeur et ont le loisir de soumettre toutes preuves pertinentes, ainsi que leurs arguments sur le bien-fondé ou non de la demande. Néanmoins, ceci ne veut pas dire que les intervenants puissent poser toutes sortes de questions au demandeur pour l'amener à modifier sa preuve ou faire des analyses que la Régie ne considère pas nécessaires à ses délibérations, selon le cadre d'analyse mis en place⁶.

Les demandes de renseignements ne peuvent se muer en des demandes « à l'aveuglette » concernant des aspects périphériques à la demande ou associés à la seule curiosité de l'intervenant comme dans le présent cas.

Au surplus, tel qu'il est de longue date reconnue par la Régie, le Transporteur n'est pas astreint à une revue « ligne par ligne » de ses demandes.

Le budget des investissements est justifié par catégorie d'investissement avec une description synthétique de ces investissements, l'estimation des investissements et les flux monétaires annuels prévus y sont présentés. Des projets sont identifiés lors du dépôt de la demande et ils sont par la suite confirmés à mesure que l'année s'écoule. La gestion des investissements par portefeuille permet au Transporteur d'identifier et de prioriser les projets en cours d'année, pour ultérieurement retenir les projets et calculer les flux associés à ces projets. De plus, dans le contexte de cette gestion par portefeuille, la Régie autorise le Transporteur, depuis sa toute première décision relative au budget des investissements, à réallouer des montants entre les catégories d'investissements pour lui permettre d'avoir une flexibilité dans la gestion de ses investissements.

² D-2006-153, page 6.

³ D-2008-014, page 4.

⁴ D-2008-055, pages 6 et 13.

⁵ D-2009-069, par. 54, 56 et 60.

⁶ D-2011-168, page 8, paragraphe 24.

Le Transporteur a fourni au présent dossier toutes les informations pertinentes permettant de comprendre la demande d'autorisation déposée.

Discussion

À sa lettre précitée l'intervenant mentionne (page 2) :

Cela signifie deux choses :

☐ L'information que doit fournir le Transporteur sur ses projets n'est pas nulle. Si cette information était nulle, il serait impossible au Transporteur de « présenter une justification des investissements pour chacune des catégories d'investissement en relation avec les objectifs visés ».

☐ Mais tout en n'étant pas nulle, l'information que le Transporteur doit fournir sur ses projets n'a pas à être aussi élaborée que si chacun de ces projets devait faire l'objet d'une autorisation individuelle.

En réponse :

- Le Transporteur considère avoir fourni toute l'information pertinente dans sa preuve conformément au cadre réglementaire⁷, ainsi l'information fournie n'est pas nulle.
- Il rappelle que ses investissements découlent principalement de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur. Celle-ci-ci permet d'identifier les projets prioritaires en fonction de la probabilité de défaillance des équipements et de leur impact sur le réseau. À cet égard, le Transporteur réfère l'intervenant aux dossiers R-3641-2007 et R-3670-2008 qui expliquent notamment la Stratégie et les démarches du Transporteur pour déterminer les investissements.
- Les questions de l'intervenant sont vagues et imprécises. L'intervenant lance tous azimuts des questions d'ordre général, sans égard aux principes reconnus dans les décisions antérieures.
- L'information demandée concerne les détails des projets, notamment le nombres d'équipements remplacés, le nombre de véhicules remplacés, les km de remplacement, la raison du remplacement, les coûts unitaires, etc. Pour être pertinents à l'analyse du dossier, ces détails doivent être considérés dans leur contexte qui est propre à chacun des projets. Un tel niveau de détails requiert de produire une quantité d'informations substantielle et revient en quelques sortes à refaire la preuve déposée ce qui est exorbitant et hors du cadre réglementaire applicable à la demande d'autorisation.
- Le Transporteur souligne qu'il gère plus de 1000 projets annuellement dans le cadre des budgets des investissements annuels.

⁷ Voir notamment D-2021-092, paragraphes 108 et 109.

Les propos et demandes de l'intervenant sans assises légales et réglementaires devraient être rejetées par la Régie.

À sa lettre précitée l'intervenant conteste les réponses R1.4.1, R1.5.1, R1.7.1, R1.8.1, R1.9.1, R1.16.1, R1.17.1, R1.19.1, R1.19.2.

En réponse, le Transporteur maintient que le niveau de détail demandé dépasse le cadre réglementaire. De plus, les questions sont imprécises en lien avec les références fournies.

À sa lettre précitée l'intervenant conteste la réponse R1.10.1.

Or, le Transporteur a fourni au tableau 18 de la pièce HQT-1, Document 1, les améliorations visées par les interventions ainsi que la nature des travaux suivant la façon dont elles l'ont été dans les demandes antérieures. La Régie a rendu de nombreuses décisions favorables aux demandes du Transporteur, se déclarant satisfaite des informations fournies et autorisant les investissements demandés et pleinement justifiés du Transporteur.

À sa lettre précitée l'intervenant conteste la réponse R1.11.1.

Le Transporteur estime avoir décrit suffisamment au tableau 19 de la pièce HQT-1, Document 1, les principales interventions justifiant le budget des investissements en « Respect des exigences ». La Régie a rendu de nombreuses décisions favorables aux demandes du Transporteur, se déclarant satisfaite des informations fournies et autorisant les investissements demandés et pleinement justifiés du Transporteur⁸.

À sa lettre précitée l'intervenant conteste la réponse R1.13.1.

Le Transporteur maintient que « fournir les coûts individuels des projets » dépasse le cadre réglementaire du présent dossier. De plus, le détail et l'information produits en soutien de la demande d'approbation du budget des investissements en « Croissance des besoins de la clientèle » répondent notamment aux suivis demandés par la Régie dans ses décisions antérieures et la Régie s'est déclarée satisfaite⁹.

À sa lettre précitée l'intervenant conteste les réponses R1.18.1 et R1.18.2 à R1.18.4, R1.20.1, R1.20.2, R1.20.3.

Le Transporteur estime avoir fourni les explications concernant les évaluations de coûts de ses projets. Comme expliqué dans sa preuve (HQT-1, Document 1, section 2.3.2), il souligne que ses projets ont la particularité de se réaliser sur plusieurs années. Le budget des investissements du présent dossier reflète les flux monétaires annuels prévus en 2022 pour les projets de moins de 65 M\$. Ces flux reposent sur une estimation des investissements de projets en cours ou à être confirmés et qui sont à différents stades d'avancement.

⁸ Voir notamment D-2006-89, page10 et D-2013-049, paragraphe 67.

⁹ Voir notamment D-2021-092, paragraphe 113.

Ainsi, les projets se précisent au fur et à mesure tout comme les évaluations de leurs coûts. De plus, le Transporteur réitère que « fournir la liste de projets » dépasse le cadre réglementaire du présent dossier.

Pour toutes ces raisons, le Transporteur estime que les détails supplémentaires demandés dépassent largement le cadre réglementaire auquel il doit se soumettre dans le présent dossier.

Le Transporteur soutient que la contestation de ses réponses par l'intervenant est non fondée et devrait être rejetée par la Régie, notamment en ce qu'elle n'est pas conforme aux principes applicables et que les informations recherchées sont sans pertinence à l'égard du dossier.

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

(s) Yves Fréchette

Me Yves Fréchette

/jg

c.c. Intervenants (par courriel seulement)