

Par dépôt électronique¹ seulement

Le 7 janvier 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 d'approbation du Transporteur pour le renforcement du réseau à 315 kV de l'Est de l'Île de Montréal
Votre dossier : R-4180-2021
Notre dossier : R062428 YF

Chère consœur,

Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu les demandes d'intervention suivantes, à savoir :

- L'Association hôtellerie Québec (« AHQ ») et l'Association restauration Québec (« ARQ ») ;
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (« FCEI »).

Le Transporteur soumet à la Régie de l'énergie (la « Régie ») ses commentaires à l'égard de ces demandes d'intervention. Il présente d'abord ses commentaires généraux pour ensuite commenter spécifiquement chacune des demandes d'intervention.

1. Contexte

Le 29 novembre 2021, le Transporteur a déposé auprès de la Régie de l'énergie (la « Régie ») la Demande décrite en objet, laquelle est introduite en conformité avec la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi »).

Le 7 décembre 2021, la Régie a publié sur son site internet un *Avis aux personnes intéressées* (« Avis »). L'Avis a également été publié sur le site internet du Transporteur. Par son Avis, la Régie a décidé du mode procédural pour le déroulement de ce dossier, à savoir que la Régie « [...] traitera cette demande par voie de consultation ».

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.

Selon l'Avis de la Régie, toute demande d'intervention doit se faire selon les exigences du *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie* et une personne intéressée qui ne désire pas participer activement au dossier peut toutefois déposer des observations.

Afin de déterminer si les demandes d'intervention peuvent être accueillies par la Régie, il est essentiel de rappeler le cadre de l'étude de la Demande présentée pour autorisation par le Transporteur.

2. Cadre réglementaire de la Demande

Le Transporteur présente sa demande selon l'article 73 de la Loi et le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*. Selon les articles 2 et 3 du règlement précité, la demande d'autorisation du Transporteur est accompagnée des renseignements suivants :

- 1° les objectifs visés par le projet;
- 2° la description du projet;
- 3° la justification du projet en relation avec les objectifs visés;
- 4° les coûts associés au projet;
- 5° l'étude de faisabilité économique du projet;
- 6° la liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois;
- 7° l'impact sur les tarifs incluant une analyse de sensibilité;
- 8° l'impact sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité ;
- 9° le cas échéant, les autres solutions envisagées, accompagnées des renseignements visés aux paragraphes précédents;
- 10° selon la nature du projet, la liste des principales normes techniques qui y seront appliquées.

La Demande déposée par le Transporteur dans ce dossier est complète et en adéquation avec le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*, le tout tel qu'il appert notamment du Tableau 1 de la pièce HQT-1, Document 1.

Au fil des ans et des demandes présentées par le Transporteur pour autorisation, de nombreuses décisions ont contribué à incarner la juridiction de la Régie, à préciser le cadre de l'étude d'une demande ainsi que le fardeau de preuve attendu du Transporteur.

La Régie a déjà déterminé qu'une demande d'autorisation introduite en vertu de l'article 73 de la Loi et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* constitue un exercice d'analyse technico-économique en adéquation avec le cadre réglementaire, qui doit porter sur la justification du projet en regard de ses objectifs et de l'impact du projet sur les tarifs et la fiabilité du réseau de transport

d'électricité, conformément aux exigences prescrites par le cadre réglementaire. À ce sujet, la Régie s'est exprimée comme suit :

« La Régie est d'avis qu'il incombe au Transporteur de faire ses choix technologiques lorsqu'il élabore un projet et de justifier devant la Régie que son projet va lui permettre de rencontrer ses objectifs. » (Décision D-2004-175, page 14).

La Régie veut éviter que les demandes sous l'article 73 de la Loi débordent du cadre décrit plus haut et impliquent des analyses et contre-expertises coûteuses, pas toujours pertinentes, nécessaires ou même utiles. » (Décision D-2007-20, page 4).

« [...] c'est le Projet du Transporteur qu'elle examine, et non un projet alternatif que l'intéressée pourrait vouloir lui soumettre. » (Décision D-2009-068, page 7).

« [26] La Régie précise que dans le cadre de l'examen d'une demande d'investissement, c'est l'aspect technico-économique du projet du Transporteur qu'elle examine, et non celui d'un projet alternatif ou hypothétique. » (Décision D-2010-036, page 8).

« [89] La Régie rappelle que le Règlement limite l'analyse au projet soumis et indique au demandeur quelles sont les informations qu'il doit soumettre en appui à sa demande. Sans porter de jugement sur leur pertinence ou leur bien fondé, les considérations faisant appel à une lecture différente des Tarifs et conditions ou remettant en cause la méthodologie utilisée pour, par exemple, calculer l'impact tarifaire, débordent le cadre prévu par le Règlement et des articles 31(5^o) et 73 de la Loi » (Décision D-2010-084, page 21).

« [30] La Régie précise que, dans le cadre de l'examen du dossier, il ne s'agit pas de faire en sorte qu'un client assume la plus grande partie du coût du Projet, tel que le soumet l'intervenant, mais bien de s'assurer que la demande est conforme au cadre réglementaire en vigueur, aux principes déjà reconnus par la Régie, ainsi qu'aux décisions antérieures. La Régie demande à l'AQCIE/CIFQ de tenir compte de cette précision et, dans ce contexte, de ré-évaluer la pertinence d'avoir recours à un expert. » (D-2014-118, page 8).

« [52] L'article 73 de la Loi, ainsi que le Règlement, encadrent l'exercice de la juridiction de la Régie en matière de demandes d'autorisation d'investissements.

[53] Les renseignements soumis par le Transporteur en vertu du Règlement constituent l'assise sur laquelle l'analyse de la Régie doit porter pour lui permettre de déterminer la justification du projet soumis, tant sur le plan énergétique qu'économique. La Régie doit ainsi s'assurer que la solution retenue est justifiée au regard de son impact sur les tarifs ainsi que sur la fiabilité du réseau.

[54] Par ailleurs, dans l'exercice de sa compétence, la Régie doit notamment poser un jugement sur les hypothèses et les paramètres utilisés par le Transporteur.

[55] L'argumentation, les commentaires ou observations des intervenants dans le cadre du présent dossier doivent donc porter sur ces hypothèses et l'application correcte de ces paramètres. » (D-2016-043, page 13.)

Les intéressés à cette audience souhaitent à nouveau remettre en question la prévision de la demande communiquée par le Distributeur au Transporteur.

À cet effet, il est primordial de noter l'important changement au cadre réglementaire survenu par l'adoption la *Loi visant à simplifier le processus d'établissement des tarifs de distribution d'électricité*, L.Q. 2019, c. 27 (la « Loi sur la simplification »), nommément l'article 73 LRÉ qui a été modifié comme suit: (le texte souligné est abrogé)

Version antérieure	Version actuelle
<p>73. Le transporteur d'électricité, <u>le distributeur d'électricité</u> et les distributeurs de gaz naturel doivent obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas qu'elle fixe par règlement, pour:</p> <p>1° acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport ou à la distribution;</p> <p>2° étendre, modifier ou changer l'utilisation de leur réseau de transport ou de distribution;</p> <p>3° cesser ou interrompre leurs opérations;</p> <p>4° effectuer une restructuration de leurs activités ayant pour effet d'en soustraire une partie de l'application de la présente loi.</p> <p>Dans l'examen d'une demande d'autorisation, la Régie tient compte des préoccupations économiques, sociales et environnementales que peut lui indiquer le gouvernement par décret et, dans le cas d'une demande visée au paragraphe 1°, tient compte le cas échéant:</p> <p>1° des prévisions de vente <u>du distributeur d'électricité ou</u> des distributeurs de gaz naturel et de leur obligation de distribuer;</p> <p>2° des engagements contractuels des consommateurs du service de transport d'électricité et, le cas échéant, de leurs contributions financières à l'acquisition ou à la construction d'actifs de transport et de la faisabilité économique de ce projet.</p> <p>La Régie peut autoriser le projet aux conditions qu'elle détermine.</p>	<p>73. Le transporteur d'électricité et les distributeurs de gaz naturel doivent obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas qu'elle fixe par règlement, pour:</p> <p>1° acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport ou à la distribution;</p> <p>2° étendre, modifier ou changer l'utilisation de leur réseau de transport ou de distribution;</p> <p>3° cesser ou interrompre leurs opérations;</p> <p>4° effectuer une restructuration de leurs activités ayant pour effet d'en soustraire une partie de l'application de la présente loi.</p> <p>Dans l'examen d'une demande d'autorisation, la Régie tient compte des préoccupations économiques, sociales et environnementales que peut lui indiquer le gouvernement par décret et, dans le cas d'une demande visée au paragraphe 1°, tient compte le cas échéant:</p> <p>1° des prévisions de vente des distributeurs de gaz naturel et de leur obligation de distribuer;</p> <p>2° des engagements contractuels des consommateurs du service de transport d'électricité et, le cas échéant, de leurs contributions financières à l'acquisition ou à la construction d'actifs de transport et de la faisabilité économique de ce projet.</p> <p>La Régie peut autoriser le projet aux conditions qu'elle détermine.</p>

<p>L'obtention d'une autorisation en application du présent article ne dispense pas de demander une autorisation par ailleurs exigée en vertu d'une loi.</p> <p>1996, c. 61, a. 73; 2000, c. 22, a. 24; 2016, c. 35, a. 10.</p>	<p>L'obtention d'une autorisation en application du présent article ne dispense pas de demander une autorisation par ailleurs exigée en vertu d'une loi.</p> <p>1996, c. 61, a. 73; 2000, c. 22, a. 24; 2016, c. 35 35, a. 101; 2019, c. 27 2019, c. 27, a. 11.</p>
---	---

Le Transporteur présente en l'instance une demande d'autorisation selon l'article 73 1° LRÉ afin de répondre notamment au besoin de croissance du Distributeur.

Or, selon la *Loi sur la Régie de l'énergie*, les « prévisions de vente du distributeur d'électricité » n'ont pas à être considérées par la Régie dans son analyse de la demande. Seules les contributions financières du Distributeur sont pertinentes dans l'analyse soit les « engagements contractuels des consommateurs du service de transport d'électricité et, le cas échéant, de leurs contributions financières à l'acquisition ou à la construction d'actifs de transport ». Dans le cas du Distributeur, cela s'incarne dans les modalités découlant de la décision finale D-2021-068.

Les intéressés souhaitent intervenir, avec égards hors du cadre législatif applicable, afin d'obtenir des informations associées aux prévisions de vente du distributeur d'électricité et ce, comme si l'article 73 LRÉ était inchangé. Ces demandes sont, de l'avis du Transporteur, non juridictionnelles.

Pour justifier les demandes d'interventions, l'on ne peut non plus fonder les demandes des intéressés sur l'article 3 2° du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* qui n'a pas été modifié depuis l'adoption de *Loi sur la simplification* et qui est, de ce fait, inapplicable car la loi constitutive prime le règlement précité.

Avec égards, la Régie ne peut exiger des démonstrations ni accueillir des demandes d'interventions qui concernent « les prévisions de vente du distributeur d'électricité » pour l'autorisation du projet d'investissement du Transporteur, seuls les « engagements contractuels des consommateurs du service de transport d'électricité et, le cas échéant, de leurs contributions financières à l'acquisition ou à la construction d'actifs de transport » doivent être considérés selon la volonté explicite du législateur.

Les allégations des intéressés qui concernent les prévisions de la demande en l'instance sont sans pertinence² et hors du cadre réglementaire applicable à la demande d'autorisation.

En vertu de la *Loi sur la simplification*, le Distributeur n'a pas à demander d'autorisation pour ses projets d'investissement. Dans le dossier d'investissement en transport en l'instance, l'information émanant du Distributeur est présentée au soutien de la demande du Transporteur afin d'en expliciter la source. Cela ne signifie pas que la prévision de la demande du Distributeur puisse devenir un objet de décision de la Régie puisque cela a été spécifiquement exclu du cadre réglementaire applicable aux projets d'investissements du Transporteur comme en l'instance et ce, selon la volonté explicite du législateur.

La préparation et révision de la prévision de la demande d'électricité est sous la responsabilité exclusive du Distributeur qui dispose de l'expertise et du mandat institutionnel à sa réalisation. Les prévisions sont présentées à la Régie par le Distributeur selon le cadre réglementaire issu de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, notamment à son article 72 et au *Règlement sur la teneur et la périodicité du plan d'approvisionnement*, notamment à son article 1, 1° et 2° a).

Selon le cadre réglementaire applicable à la demande d'autorisation selon l'article 73 de la Loi, ces aspects reliés à la prévision de la demande du Distributeur n'ont pas à être considérés par la Régie en cette instance.

Le cadre réglementaire selon l'article 73 de la Loi concerne l'analyse technico-économique du projet de transport soumis pour autorisation par le Transporteur afin de répondre au besoin exprimé par le Distributeur et non la remise en question de ce besoin du Distributeur.

La remise en question de la prévision de la demande du Distributeur et du besoin exprimé par ce dernier au Transporteur excède et est hors du cadre réglementaire de l'article 73 de la Loi qui est applicable à la demande d'autorisation du Transporteur.

Le Transporteur réitère que son rôle n'est pas de remettre en question les besoins qui lui sont transmis par ses clients qu'il s'agisse du Distributeur ou d'un client de point à point. La Régie ne dispose pas non plus de l'attribution législative qui lui permette de se prononcer à cet égard en l'instance qui concerne l'article 73 de la Loi. La prévision de la demande et son acuité sont de la responsabilité du Distributeur et sont questionnées dans des forums autre qu'une demande selon l'article 73 de la Loi. L'examen d'un dossier d'investissement du Transporteur n'est pas le forum approprié pour en débattre selon le cadre réglementaire applicable.

² La règle de la pertinence se détermine par le lien, la connexité entre un fait allégué dans la demande et sa finalité. L'élément de preuve ainsi recherché doit être un fait qui aurait logiquement une valeur probante à l'égard du but de la procédure. La prévision de la demande en l'instance est un fait. Toute question, ou réponse, qui concerne la prévision de la demande en l'instance n'a pas de valeur probante à l'égard du but de la procédure soit la demande d'autorisation du Projet notamment en ce que la prévision de la demande ne peut être objet de décision de la Régie en l'instance selon le cadre législatif applicable à l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*.

Avec égards, sous toutes réserves et sans admission, advenant que la Régie se saisisse illégalement en l'instance du sujet de la prévision de la demande et en vienne à refuser l'autorisation du projet en cause sur cette base, il en résulterait une situation absurde qui ferait porter au Transporteur la responsabilité de l'alimentation électrique de la clientèle du Distributeur. Ainsi, si le Transporteur ne réalise pas un projet de croissance dans un poste, malgré le besoin exprimé par le Distributeur parce qu'il est allégué que la prévision de la demande ne le justifie pas, le Transporteur deviendrait derechef responsable de la situation de la dégradation du service car les installations de transport ne seraient pas en mesure de desservir les clients selon la croissance de la demande attendue et prévue du Distributeur. Dans une telle hypothèse farfelue et non juridictionnelle, le Transporteur qui aurait alors refusé de réaliser un projet de croissance du Distributeur deviendrait-il investi de l'obligation de desservir la clientèle alors que cela n'est pas son rôle? La gouvernance et les rôles du Distributeur et du Transporteur au sein d'Hydro-Québec ainsi que la Loi ne permettent pas une position si insoutenable et incongrue. Avec égards, les intéressés alimentent un faux débat qui repose sur une méconnaissance de la Loi ainsi que des rôles et responsabilités du Transporteur et du Distributeur.

Enfin, il est utile de rappeler ce qui suit qui a été mentionné à de nombreuses reprises par le Transporteur et ce, récemment, à savoir:

- Le Transporteur n'est pas responsable de la réalisation de prévision de la demande du Distributeur (tout comme il n'est pas à l'origine des besoins exprimés par les clients de point à point pour leurs projets de croissance qui se matérialisent par des ajouts au réseau de transport).
- Lorsqu'il initie un projet, le Transporteur évalue, année après année, les besoins du projet sur la base des prévisions du Distributeur lesquelles sont révisées à chaque automne.
- Le Transporteur s'est précédemment exprimé sur la non-coïncidence entre la pointe d'un poste et la pointe provinciale. La prévision du Distributeur n'inclut pas la réduction attribuable aux moyens de gestion interruptibles. Tel que déjà mentionné à plusieurs reprises, la quantification de l'impact d'une telle réduction à la source en matière de besoins de transport est un exercice délicat à réaliser. À cet effet, des travaux conjoints sont menés actuellement avec le Distributeur afin d'analyser la contribution des différents moyens de gestion de la demande dans la planification du réseau de transport.

Avec égards, il n'est pas utile ni juridiquement valable, de la part des intéressés en cette instance, de reprendre, de dossiers en dossiers qui sont présentés à la Régie, les mêmes arguments afin de fonder leurs interventions et ce, en omettant les réponses déjà offertes par le Transporteur qu'ils ne peuvent pas ignorer.

À la lumière de ce qui précède, le Transporteur soutient que le sujet de la prévision de la demande du Distributeur tel que présenté par les intéressés ne fait pas partie de cadre d'analyse de la demande d'autorisation en l'instance.

Selon le cadre réglementaire applicable à la présente demande d'autorisation, la Régie dispose du mandat législatif d'examiner les aspects qui concernent le transport de l'électricité dans la perspective d'une analyse technico-économique afin de déterminer la solution de transport la plus adéquate pour répondre au besoin exprimé par le client du Transporteur, en l'occurrence le Distributeur.

Avec égards, la Régie ne peut pas permettre que l'intérêt manifesté par les intéressés pour la présente demande se transforme en une remise en cause de cadre réglementaire et en une recherche d'informations diverses hors du cadre applicable à la Demande avec pour effet de tenter d'alourdir illégalement le fardeau de preuve auquel le Transporteur est astreint selon le cadre réglementaire précité.

En sus, le Transporteur présente ci-après ses commentaires spécifiques à l'égard des demandes d'intervention.

3. Budget de participation

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

- AHQ – ARQ : 24 720,00 \$;
- FCEI : 18 231,00 \$.

Le Transporteur soumet que ces budgets sont importants et 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 aux dossiers d'investissement du Transporteur.

Considérant la portée du présent dossier, le Transporteur suggère que le budget de participation des intervenants reconnus à participer au présent dossier soit fixé à un maximum de 18 000 \$ correspondant aux frais réclamés lors de dossiers similaires³.

4. Commentaires concernant les demandes d'intervention

AHQ-ARQ

Dans leur demande d'intervention et liste des sujets⁴, les intéressés mentionnent :

« L'AHQ-ARQ veut mieux connaître l'urgence du besoin en fonction des prévisions de la charge à alimenter. Un projet trop hâtif peut avoir une répercussion sur les tarifs assumés par les membres de l'AHQ-ARQ.

³ R-4144-2021, D-2021-119, [par. 120](#) et R-4112-2019, D-2020-116, [par. 23](#).

⁴ Demande d'intervention de l'AHQ-ARQ du 22 décembre 2021.

Le Transporteur indique que le Projet vise à répondre à des augmentations de charge qu'il présente à la page 10 de la pièce B-0004. L'AHQ-ARQ constate une augmentation de 10,2 % en seulement trois ans entre le transit à l'hiver 2020-2021 prévu au poste Duvernay 735-315 kV (3 926 MVA; R-4167-2021, B-0069, p. 8) et la prévision de la demande à ce même poste pour l'hiver 2023-2024 (4 327 MVA; B-0004, p. 10). Le même écart est encore plus considérable au poste Bout-de-l'île, à 13,3 %. L'AHQ-ARQ voudra avoir plus de détails sur ces augmentations de charge importantes.

De surcroît, l'AHQ-ARQ note que la capacité de transformation de ces deux postes a baissé considérablement par rapport aux valeurs véhiculées par le Transporteur depuis quelques années et jusqu'à tout récemment (R-4167-2021, B-0069, p. 8), soit une baisse à expliquer de 4,3 % sur les deux postes, pour un total de 294 MVA.

De plus, l'AHQ-ARQ voudra connaître les diverses charges interruptibles des divers tarifs et programmes qui pourraient alléger la charge de ces postes et retarder les investissements demandés tel qu'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) l'estime par ailleurs. À ce sujet, voir notamment l'article 37.1 (ii) des Tarifs et conditions du Transporteur. Les profils de charge pourront aussi être analysés.

Des recommandations pourront être formulées à la Régie sur l'urgence du besoin en fonction des réponses reçues aux demandes de renseignements (DDR). »

Le Transporteur tient à préciser que l'*État de la transformation des postes* présenté au dossier R-4167-2021 « reflète la situation planifiée durant l'hiver 2020-2021 et l'été 2021 et ne couvre pas l'ensemble des conditions qui doivent être considérées lorsque vient le temps de planifier des ajouts de transformation dans un poste ou l'ajout d'un poste de transformation dans une région. Des analyses détaillées doivent alors être réalisées impliquant différentes conditions de réseau afin de déterminer les diverses options possibles pour répondre aux besoins de la clientèle⁵. »

De plus, comme expliqués par ses représentants, messieurs Benoît Delourme et Stéphane Verret, lors de l'audience orale du 10 décembre 2021 de ce même dossier :

Notes sténos, page 51, ligne 7 : « L'état de la transformation, là, c'est une image d'exploitation qu'on offre à la Régie de l'énergie pour l'hiver qui s'en vient. En aucun... en aucun temps, là, c'est un moyen pour planifier du réseau. Donc, pour l'hiver prochain voilà les CLT qu'on va avoir devant nous, voilà les niveaux de transit qu'on pense avoir dans ces transformations-là. Et c'est tout. »

Notes sténos, page 54, lignes 12 : « [...] c'est une pièce [l'État de transformation] qui est produite uniquement aux fins de la Régie. Ce n'est pas un document avec lequel on travaille pour faire la planification du réseau. [...] Mais c'est vraiment un document qui n'est fait que pour les fins de la Régie. »

Ainsi, l'*État de la transformation des postes* est une image d'exploitation offerte à la Régie pour l'hiver à venir et ne constitue pas un outil de planification. Or, la planification requiert des analyses détaillées du réseau pour chaque zone spécifique comme celle démontrée dans la preuve soumise.

⁵ R-4167-2021, B-0069, HQT-06, Document 1.1 révisé, [p. 5, lignes 18 à 23](#).

À l'égard des charges interruptibles, le Transporteur réitère que suivant les détails obtenus de la part du Distributeur, l'ensemble des moyens contractualisés vise à atténuer la pointe provinciale. À ce jour, l'incertitude à l'égard des caractéristiques des produits ne permet pas de synchroniser les moyens de gestions de la pointe provinciale et des pointes locales, comme expliqués par monsieur Benoît Delourme, lors de l'audience orale du 10 décembre 2021 du dossier R-4167-2021 :

Notes sténos, page 30, lignes 1 : « [...] Alors, la GDP ou la puissance interruptible ou l'électricité interruptible aujourd'hui est définie et a des caractéristiques qui permettent de travailler provincialement, mais qui ne permettent pas de travailler localement. ».

[...] Donc, je disais que les produits offerts par le Distributeur permettent d'atténuer la pointe provinciale et que la... il n'y a pas synchronisation entre la pointe provinciale et la pointe locale et qu'aujourd'hui les produits proposés par le Distributeur ne sont pas définis pour atténuer des pointes locales. Donc, le Transporteur, à la réception des informations fournies annuellement par le Distributeur, va pouvoir utiliser ses produits dans une contribution à la pointe provinciale, »

Quant aux profils de charge que souhaitent analyser les intéressés, le Transporteur souligne que le présent dossier n'est aucunement justifié sur la base de profils de charge. Le Transporteur demande à la Régie d'écarter ce sujet d'intervention puisqu'il déborde du cadre du présent dossier.

Dans leur demande d'intervention et liste des sujets, les intéressés mentionnent :

« L'AHQ-ARQ veut mieux connaître l'urgence du besoin en termes de l'amélioration de la fiabilité du réseau de transport et la continuité de service aux clients en fonction de la suffisance de la fiabilité déjà offerte par le Transporteur. Un projet trop hâtif ou une fiabilité supérieure aux attentes peuvent avoir des répercussions sur les tarifs assumés par les membres de l'AHQ-ARQ.

À quelques reprises dans sa preuve, le Transporteur indique que le Projet a pour objectif d'améliorer (et même de façon "considérable") la fiabilité d'alimentation du réseau à 315 kV dans l'est de l'île de Montréal (p. ex. B-0004, pp. 16, 17, 23, 25 et 26). Le Transporteur omet toutefois de démontrer qu'un tel besoin d'amélioration existe alors qu'il ne soumet aucun fait et/ou indicateur de performance au soutien d'un tel besoin.

Des recommandations pourront être formulées à la Régie sur l'urgence du besoin en fonction des réponses reçues aux demandes de renseignements (DDR). »

Il est faux d'affirmer que « Le Transporteur omet toutefois de démontrer qu'un tel besoin d'amélioration existe alors qu'il ne soumet aucun fait et/ou indicateur de performance au soutien d'un tel besoin ». Le Transporteur démontre clairement dans sa preuve que suivant le *Plan d'évolution du réseau de l'île-de-Montréal*, la conversion des postes à 315-25 kV dans le réseau Est de l'île de Montréal se poursuit et que le nombre de postes étant raccordés au réseau à 315 kV ont augmenté depuis les dix dernières années. L'infrastructure à 315 kV doit donc évoluer afin de pouvoir alimenter cette charge selon une répartition adéquate et ainsi assurer la fiabilité d'alimentation des postes.

Dans leur demande d'intervention et liste des sujets, les intéressés mentionnent :

« L'AHQ-ARQ veut s'assurer que la solution retenue est la solution optimale afin que les tarifs assumés par les membres de l'AHQ-ARQ soient optimisés.

Comme elle l'a exprimé dans le cadre du dossier R-4167-2021, l'AHQ-ARQ est préoccupée par les incertitudes qui peuvent être présentes dans la comparaison de solutions menant au choix d'une solution optimale pour un projet comme celui faisant l'objet du présent dossier. Par exemple, l'AHQ-ARQ constate que des incertitudes significatives peuvent affecter à la fois les coûts et les calculs de pertes alors que dans ce dernier cas, le Transporteur n'est pas en mesure de déterminer les valeurs vraiment sauvées (voir notamment R-4167-2021, C-AHQ-ARQ-0013, pp. 7-9 et C-AHQ-ARQ-0008, pp. 36 et 37). L'AHQ-ARQ souhaite obtenir plus d'informations sur de telles incertitudes et sur la méthode utilisée par le Transporteur pour établir une provision (B-0004, p. 21). [...]

Le Transporteur est d'avis que l'impact des projets d'investissements sur les pertes ou les taux de pertes de transport déborde du présent dossier. Ce sujet a été largement débattu dans le dossier tarifaire 2020 du Transporteur (Dossier R-4096-2019). Dans sa décision D-2020-041, la Régie a indiqué :

[601] *« Ainsi, la Régie demande au Transporteur de déposer, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, le cas échéant :*

- une évaluation qualitative pour certains projets pertinents qui seront mis en service dans l'année à venir;*
- une évaluation quantitative a priori pour les projets structurants de type de ligne à 735 kV qui seraient mis en service dans l'année à venir;*
- une évaluation quantitative a posteriori pour des projets modifiant les injections ou le soutirage de puissance susceptibles d'avoir une influence forte sur la sensibilité du taux de pertes (tel que l'ajout massif de production éolienne dans le sud) ».*

[602] *Quant à la proposition de l'AHQ-ARQ de demander au Transporteur de fournir à chaque année suivant la MES la différence des pertes de transport entre les scénarios avec et sans le projet, la Régie est d'avis qu'elle n'est plus nécessaire, considérant la Nouvelle proposition de suivi a priori.*

Ainsi, il est faux d'affirmer que *« le Transporteur n'est pas en mesure de déterminer les valeurs vraiment sauvées »*. Selon la nature des projets et leurs années de mise en service, le Transporteur présentera dans ses dossiers tarifaires annuels, lorsqu'applicables, les évaluations demandées par la Régie conformément à la décision D-2020-041.

Dans leur demande d'intervention et liste des sujets, les intéressés mentionnent :

L'analyse économique (B-0006, annexe 5) repose sur certaines hypothèses qui peuvent en influencer la conclusion. En particulier, l'AHQ-ARQ voudra questionner le Transporteur sur l'évaluation des pertes de transport et les hypothèses de la formule polynomiale utilisée et des coûts évités utilisés.

Des analyses de sensibilité pourront être réalisées par l'AHQ-ARQ afin de formuler des recommandations à la Régie sur le choix de la solution optimale.

Le Transporteur réitère que les pertes électriques présentées dans l'analyse économique des dossiers d'investissement concernent les pertes électriques différentielles entre les scénarios. Conformément à la décision D-2020-041, par. 616, le Transporteur a présenté le résultat de la formule polynomiale sans autre analyse puisque le coût actualisé des pertes représente moins de la moitié de la différence des coûts entre les deux solutions les plus économiques avant la considération du coût des pertes électriques.

Les analyses de sensibilité que souhaitent réaliser les intéressés ne sont donc pas applicables au présent dossier. Le Transporteur demande à la Régie d'écarter ce sujet d'intervention.

Dans leur demande d'intervention et liste des sujets, les intéressés mentionnent :

L'AHQ-ARQ compte préparer des DDR auprès du Transporteur sur les hypothèses sous-jacentes à l'analyse économique et, après avoir reconstitué le chiffrier de l'analyse économique et ses formules de calcul, le mémoire de l'AHQ-ARQ pourra comporter des recommandations à la Régie sur l'analyse économique qui serait la plus appropriée.

Le Transporteur est d'avis qu'il a déposé au présent dossier dans un chiffrier Excel l'ensemble des données permettant d'apprécier la comparaison économique des solutions. La reconstitution du chiffrier et de ses formules de calcul n'est ni requise ni utile puisqu'elle n'apporte pas de valeur ajoutée quant à la conclusion issue des résultats de l'analyse économique.

Tel que la Régie l'a antérieurement déjà décidé, les intéressés ne peuvent remettre en cause les méthodologies de calcul ni leurs bien-fondés, surtout lorsqu'elles font autorité depuis de nombreux dossiers, comme la Régie dans sa décision D-2010-084 :

[89] La Régie rappelle que le Règlement limite l'analyse au projet soumis et indique au demandeur quelles sont les informations qu'il doit soumettre en appui à sa demande. Sans porter de jugement sur leur pertinence ou leur bien fondé, les considérations faisant appel à une lecture différente des Tarifs et conditions ou remettant en cause la méthodologie utilisée pour, par exemple, calculer l'impact tarifaire, débordent le cadre prévu par le Règlement et des articles 31(5^o) et 73 de la Loi ».

FCEI

Dans sa demande d'intervention et liste des sujets⁶, l'intéressé allègue :

« L'investissement entraîne des coûts qui se répercutent sur les tarifs payés par les clients, parmi lesquels figurent certains membres de la FCEI.

L'un des objectifs du projet énoncé par le Transporteur est de répondre à la croissance de la demande alimentée par le poste Duvernay. La FCEI note que la croissance prévue est significative au cours des prochaines années et ne semble pas en continuité avec l'évolution des besoins des dernières années. Par exemple, le transit prévu sur la section à 315 kV du poste est passé de 4 097 MVA à la pointe d'hiver en 2014-2015 à 3 926 MVA à la pointe d'hiver en 2020-2021. Pour les années à venir, le Transporteur prévoit une hausse à 4 091 MVA à la pointe d'hiver en 2021-2022 ainsi qu'un besoin atteignant

⁶ Demande d'intervention de la FCEI du 23 décembre 2021.

4 373 MVA en 2025-2026 et excédant la capacité du poste. La FCEI note également des variations importantes du besoin de transit entre les hivers 2016-2017, 2017-2018 et 2018-2019. Elle souhaite obtenir des clarifications du Transporteur à l'égard de l'évolution des besoins futurs à la lumière de leur évolution passée.

La FCEI note également que la capacité de transformation du poste a été revue à la baisse entre le dossier tarifaire 2022 (R-4167-2021) et le présent dossier.

De plus, la FCEI souhaite demander au Transporteur d'expliquer le lien entre la charge de la section à 315 kV du poste Duvernay, celle des postes Langelier, Notre-Dame, Jeanne-d'Arc, Longue-Pointe, De Lorimier et Berri et les sections à 120 kV du poste Duvernay lui-même.

La FCEI entend s'assurer que les besoins énoncés pour justifier le projet sont réalistes et qu'en l'absence de tels besoins, celui-ci soit adapté ou retardé en conséquence. »

Le Transporteur réitère les mêmes commentaires qu'il a formulés à l'AHQ-ARQ concernant l'utilisation de l'*État de la transformation des postes* pour les fins de la planification du réseau. En outre, il planifie son réseau sur la base des prévisions fournies par le Distributeur et non des données historiques. L'évolution passée des besoins du Distributeur n'est pas pertinente à la justification du présent dossier.

Le Transporteur demande à la Régie, si elle accueille les demandes d'intervention, de circonscrire de façon précise ces participations afin que le cadre d'analyse du dossier du Transporteur soit respecté.

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

(s) Yves Fréchette

Me Yves Fréchette

/jg

c.c. Personnes intéressées (par courriel seulement)