

PAR SDÉ

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

Laval, le 12 janvier 2022

Me Véronique Dubois
Secrétaire de la Régie de l'Énergie

Tour de la bourse
800, Place Victoria
2^{ième} étage, bureau 2.55
Montréal (Québec) H4Z 1A2

Objet: *HQT - Demande d'approbation du Transporteur pour le renforcement du réseau à 315 kV de l'Est de l'Île de Montréal*
Réplique de l'AHQ-ARQ aux commentaires du Transporteur

Dossier : R-4180-2021
N/D: 4503-70

Chère consœur,

Par la présente, l'AHQ-ARQ répond à l'invitation de la Régie de l'Énergie (la « Régie »), dans l'Avis aux personnes intéressées publié le 7 décembre 2021¹, de répliquer aux commentaires d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur »), ceux-ci ayant été déposés le 7 janvier 2022².

Cette réplique portera d'abord sur les commentaires du Transporteur sur le cadre réglementaire (section 2 de ses commentaires), ensuite sur les budgets de participation (section 3 de ses commentaires), puis sur les commentaires spécifiques formulés par le Transporteur (section 4 de ses commentaires).

1. Cadre réglementaire de la demande – Pertinence de l'examen de la prévision des charges

Dans ses commentaires aux pages 2 à 8 du présent dossier, le Transporteur reprend essentiellement ses commentaires sur les demandes d'interventions dans le dossier R-4147-2021³ pour conclure sur la non-pertinence, selon lui, de l'examen des prévisions de charges d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur ») dans le cadre d'un dossier d'investissements comme en l'instance.

¹ A-0003.

² B-0013.

³ R-4147-2021, B-0013, pages 2 à 5.

Montréal

800, rue du Square-Victoria
bureau 4500
C.P. 391, Montréal QC H4Z 1J2

Laval

2955, rue Jules-Brillant
bureau 301
Laval QC H7P 6B2

Téléphone : 514 331-5010
Télécopieur : 514 331-0514
www.dhcavocats.ca

Nous verrons ci-après que cet argumentaire a déjà été rejeté par la Régie dans la décision D-2021-054 dans le dossier R-4147-2021. En l'espèce et avec égards, il est pour le moins particulier que le Transporteur choisisse de passer complètement sous silence l'existence de cette décision et ne tente même pas de s'en distinguer pour plaider à nouveau le même argumentaire qui fut déjà rejeté.

Ceci dit, dans le dossier R-4147-2021, le Transporteur concluait, entre autres⁴ :

« Le rôle du Transporteur est de fournir au Distributeur le service de transport demandé par ce dernier. Pour ce faire, tel que prévu aux Tarifs et conditions de services, le Transporteur procède aux analyses qui permettent de choisir les ajouts requis au réseau. Selon la Loi, ces ajouts résultent en un projet soumis pour autorisation comme en l'instance selon l'article 73 de la Loi. Le cadre réglementaire applicable à la présente demande concerne les ajouts liés au projet et ses alternatives et non la validation de la prévision de la demande du Distributeur. Dit autrement, il n'est pas de la juridiction de la Régie d'examiner la prévision de la demande du Distributeur ce qui relève d'autres forums mais exclusivement d'examiner les ajouts et le projet soumis pour autorisation selon le cadre réglementaire.

En l'instance le Transporteur utilise la prévision du Distributeur et n'a pas à porter de jugement sur celle-ci et il en va de même pour la Régie selon le cadre réglementaire applicable en l'instance.

L'étude de la prévision de la demande du Distributeur alourdirait illégalement le fardeau de preuve du Transporteur selon le cadre réglementaire qui prévaut pour l'examen de la demande d'autorisation selon l'article 73 de la Loi. Avec égard, si la Régie le juge nécessaire, elle pourra questionner les prévisions du Distributeur dans les forums appropriés. Une demande déposée en vertu de l'article 73 de la Loi ne constitue pas un forum approprié pour ce faire. » (Nous soulignons)

Suite à ces commentaires, l'AHQ-ARQ répliquait⁵ :

« Avec le plus grand des respects, la Régie doit être en mesure de poser son regard et son appréciation sur la prévision de la demande soumise par le Distributeur (et sur tous les intrants menant à la nécessité de procéder à un investissement sur le réseau du Transporteur), et ce, afin d'assurer la protection de l'intérêt public et de la clientèle qui ultimement fera les frais de l'investissement demandé par le Transporteur.

La Loi sur la simplification n'a pas retiré la compétence de la Régie d'exiger toute l'information qui lui serait requise et utile pour s'acquitter de son rôle en vertu de l'article 73 LRÉ.

⁴ R-4147-2021, B-0013, page 5.

⁵ R-4147-2021, C-AHQ-ARQ-0004, pages 1 et 2.

D'ailleurs, pourquoi demander le dépôt de toute une série de documents et d'informations du Transporteur si la Régie et les intervenants ne peuvent pas poser de questions à leur égard ou même, en remettre en cause la justesse, la précision et le fondement de quelque façon que ce soit? Poser la question c'est y répondre.

En terminant, à défaut d'une convocation à participer au dossier (comme le propose la FCEI), il est bien évident que la présence d'un témoin du Distributeur pour répondre aux questions visant les informations et prévisions qu'il a fournies au Transporteur serait fortement souhaitée, ne serait-ce que par un souci de transparence et d'efficience des travaux de la Régie.

*À titre de payeur de tarifs d'électricité, l'AHQ-ARQ soumet que la Régie ne peut autoriser un investissement du Transporteur sur la base d'une information/prévision erronée au simple motif que ceci rendrait le dossier plus complexe ou lourd. Au contraire, la présence du Distributeur permettrait plutôt d'avoir des réponses claires, précises et surtout rapides sur des éléments d'information qui émanent de lui. »
(Nous soulignons)*

À la suite de ces échanges, dans sa décision D-2021-054, la Régie statuait alors comme suit :

« [32] Pour ce qui est du sujet en lien avec la prévision de la demande, la Régie a agréé avec la position de l'AHQ-ARQ.

[33] La Régie estime que les informations relatives à la prévision de la demande du Distributeur, lesquelles sont à la base du Projet du Transporteur, sont pertinentes à l'examen du présent dossier, notamment afin d'apprécier la justification du Projet et la nécessité de procéder aux investissements qui en font l'objet, le tout conformément à la Loi et au Règlement.

[34] La Régie s'inquiète des propos du Transporteur lorsqu'il mentionne utiliser la prévision de la demande du Distributeur, tout en affirmant qu'il n'a pas à porter de jugement sur celle-ci et que, selon lui, il en va de même pour la Régie.

[35] La Régie rappelle au Transporteur que l'article 73 de la Loi constitue un régime d'approbation préalable des investissements pour les entreprises réglementées qui y sont assujetties et que dans le cadre de l'examen sous cet article, la Régie doit porter un premier jugement sur le caractère prudent de l'investissement ainsi que sur l'utilité appréhendée du projet. Pour satisfaire à ses obligations, la Régie doit donc être en mesure de questionner et d'évaluer ce caractère prudent de l'investissement et de son utilité.

[36] De plus, la Régie ne peut retenir la thèse du Transporteur en vertu de laquelle elle ne peut examiner l'utilité du projet, tel que le prescrit le Règlement, ou que cet examen doit se fonder exclusivement sur la foi de la prévision du Distributeur. Cette thèse aurait pour effet d'absoudre le Transporteur de toute preuve à cet égard alors qu'au contraire, le Transporteur a le fardeau de preuve de démontrer la prudence et l'utilité de ses investissements.

[37] Au surplus, considérant le contexte exceptionnel qui sévit depuis plus d'un an, en lien avec la crise sanitaire de la COVID-19 et ses impacts possibles sur la croissance de la demande du Distributeur, la Régie considère qu'il est d'autant plus pertinent de s'assurer que le Projet se justifie sur la base des données liées à la prévision de la demande du Distributeur les plus récentes disponibles.

[38] La Régie adoptait d'ailleurs une position similaire dans sa décision D-2021-044 [note de bas de page omise] :

« [17] Tel qu'indiqué dans sa décision D-2021-019, la Régie est d'avis qu'il est opportun de disposer des informations lui permettant d'apprécier l'évaluation de la demande du Distributeur sur laquelle repose la prévision des investissements générant des revenus additionnels. Malgré qu'elle comprenne que le Transporteur ne peut directement agir sur la prévision de la demande du Distributeur ni analyser ou expliquer les aspects méthodologiques de celle-ci, la Régie estime qu'il est pertinent de s'assurer que les données prévisionnelles utilisées pour la prévision des investissements soient les plus récentes disponibles.

[18] Dans cette perspective, la Régie estime qu'elle ne peut adéquatement apprécier la justification des investissements prévus en 2021 pour la catégorie d'investissement générant des revenus additionnels, tel que le requiert le Règlement, si les prévisions des investissements reposent sur des données prévisionnelles de la croissance de la charge du Distributeur datant de l'automne 2019, alors que le contexte dans lequel ce dernier opère a été significativement modifié, notamment à cause de la crise sanitaire liée à la COVID-19. Dans son appréciation de la justification du niveau des investissements requis pour cette catégorie d'investissement, la Régie ne peut faire abstraction du contexte exceptionnel des 12 derniers mois. Ce contexte aura possiblement un impact sur la croissance des besoins de la clientèle du Distributeur et sur les ajouts d'équipement prévus par le Transporteur qui en découlent. Dans ce contexte, la Régie juge prudent de demander au Transporteur de mettre à jour le tableau A2-1 de la pièce B-0018 en tenant compte des dernières prévisions de croissance de la charge locale » [Notes de bas de page omises] [nous soulignons]

[39] Enfin, une telle validation s'inscrit en cohérence avec l'article 5 de la Loi qui exige que la Régie considère, dans l'exercice de ses fonctions, l'intérêt public et la protection des consommateurs.

[40] La Régie demande au Transporteur de s'assurer que les demandes de complément de preuve ou les demandes de renseignements qui lui seront transmises au présent dossier seront acheminées au Distributeur, lorsque seul ce dernier pourra y répondre. Il devra également joindre les déclarations sous serment requises du Distributeur. ⁶ (Soulignements et emphases du document original; nous surlignons en jaune)

⁶ D-2021-054

Tel qu'il appert de cet extrait, la décision D-2021-054 n'est pas la seule qui ait rejeté un argumentaire similaire du Transporteur alors qu'un autre régisseur notait déjà la problématique et la préoccupation de la Régie à l'égard de la prévision de la demande fournie par le Distributeur.

L'AHQ-ARQ maintient que la décision D-2021-054, que choisit d'ignorer le Transporteur dans ses commentaires, est toujours valable et que la Régie devrait statuer encore une fois que les informations relatives à la prévision des charges du Distributeur, lesquelles sont à la base du Projet du Transporteur, sont pertinentes à l'examen du présent dossier d'une part, et qu'une validation de ces informations fait partie de sa compétence fondamentale en vertu « de l'article 5 de la Loi qui exige que la Régie considère, dans l'exercice de ses fonctions, l'intérêt public et la protection des consommateurs », d'autre part.⁷

À la page 7 de ses commentaires en l'espèce, le Transporteur imagine la situation hypothétique suivante :

*« 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. » (Notre emphase)*

Avec égards, l'AHQ-ARQ est d'avis qu'une telle situation imaginée par le Transporteur ne pourrait pas se produire tel quel. En effet, si jamais le Distributeur ne pouvait pas démontrer la validité de sa prévision des charges auprès de la Régie, il devrait procéder à une nouvelle prévision corrigée et les investissements à faire, le cas échéant, seraient toujours basés sur une prévision du Distributeur, dans ce cas-ci corrigée par ce dernier qui demeurera toujours le seul responsable de spécifier ses besoins de la meilleure façon possible.

Ceci dit, ce n'est pas le Transporteur qui refuserait le projet, mais bien la Régie au motif que la prévision de la demande ne le justifie pas.

⁷ D-2021-054, paragraphe 39.

Libre au Distributeur de refaire le travail correctement ou de mieux justifier sa prévision de la demande s'il doit réellement desservir celle-ci et que le Transporteur doit procéder à des investissements à cette fin. Il y va de l'essence même de la compétence de la Régie en vertu de l'article 5 de la Loi, qui doit décider dans l'intérêt public et la protection des consommateurs. Le partage du rôle et des responsabilités entre le Distributeur et le Transporteur ne devrait jamais pouvoir justifier de passer outre au fondement même de l'existence de la Régie qui agit comme gardienne dans un contexte de monopole.

Nous nous permettons d'ajouter qu'il serait certainement plus « absurde » de construire de nouveaux équipements qui ne seraient aucunement requis, seulement parce que l'on refuse d'utiliser la prévision de la demande du Distributeur la plus à jour ou encore une prévision nettement erronée. De toute évidence, celui qui doit payer pour ces erreurs, le cas échéant, considérera clairement plus « absurde » de payer un investissement injustifié que le simple retour du Distributeur à la planche à dessin pour présenter une prévision de la demande plus juste et à jour.

2. Budgets de participation

À la page 8 de ses commentaires, le Transporteur suggère que le budget de participation des intervenants reconnus à participer au présent dossier soit fixé à un maximum de 18 000 \$, sur la base des frais réclamés lors des dossiers soi-disant similaires R-4144-2021 et R-4112-2019.

Or, l'AHQ-ARQ constate qu'aucun de ces deux dossiers ne comportait de problématique comme l'alimentation d'une charge locale décrite plus haut. De plus, dans le cas du dossier R-4144-2021, la question de l'évaluation des pertes de transport n'était pas présente. Enfin, dans le dossier R-4112-2019, des frais de 29 k\$ ont été remboursés à l'un des intervenants et ce, préalablement à la hausse des taux horaires de 2020 qui a vu les taux d'avocats augmenter de 18 % et ceux d'analystes externes de 20 %⁸.

L'AHQ-ARQ soumet donc respectueusement que son budget de participation est tout à fait raisonnable et que, comme d'habitude, il reviendra à la Régie d'apprécier, au moment opportun, la pertinence de l'intervention de l'intervenant et les frais réclamés.

3. Commentaires spécifiques du Transporteur

Page 9 : État de la transformation des postes

Le Transporteur précise que :

- le document de l'*État de transformation des postes* auquel l'AHQ-ARQ fait référence dans sa demande d'intervention 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.

⁸ http://www.regie-energie.qc.ca/regie/FraisInterv/Regie_GuidePaiementFrais%202020_janvier2020.pdf .

- 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 clientèle.
- *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. La planification requiert des analyses détaillées du réseau pour chaque zone spécifique comme celle démontrée dans la preuve soumise.

C'est justement dans ce contexte que l'AHQ-ARQ prévoit demander des explications sur les différences mentionnées qui ont entraîné une baisse de 4,3 % pour la capacité limite de transformation (« CLT ») des postes Duvernay et Bout-de-l'île, pour un écart significatif de 294 MVA.

Pages 7 et 10 : Charges interruptibles

Le Transporteur indique à la page 7 :

« 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. » (Nous soulignons)

Et à la page 10 :

« 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 :

[...]

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. » (Nous soulignons)

L'AHQ-ARQ considère que la clientèle qui assume les tarifs d'électricité ne devrait pas attendre indéfiniment pour des « *travaux conjoints menés avec le Distributeur* » qui ont débuté il y a près de deux ans et qui n'ont aucune échéance connue⁹ alors que dans l'intervalle, la clientèle doit

⁹ R-4167-2021, A-0051, pages 40 à 48.

accepter tous les investissements du Transporteur qui pourraient éventuellement s'avérer inutiles ou prématurés, ce que l'AHQ-ARQ pourrait démontrer dans son mémoire si elle avait accès aux profils de charges qu'elle compte demander et aux charges interruptibles de chacun des postes concernés, tel que fourni par le Distributeur en vertu de l'article 37.1 des Tarifs et conditions du Transporteur.

De plus, l'AHQ-ARQ n'est pas convaincue que l'ensemble des moyens contractualisés interruptibles vise à atténuer la pointe provinciale seulement, tel qu'affirmé ci-dessus, et elle compte en faire la démonstration dans son mémoire.

Page 10 : Besoin d'amélioration de la fiabilité du réseau à 315 kV dans l'est de l'île de Montréal

À la page 10, le Transporteur se justifie ainsi :

« 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. »

Avec égards, l'AHQ-ARQ constate qu'une telle explication peut laisser perplexe puisqu'elle ne soumet toujours aucun fait, référence précise et/ou indicateur de performance au soutien d'un besoin d'amélioration de la fiabilité du réseau à 315 kV dans l'est de l'île de Montréal comme le souhaitait l'AHQ-ARQ dans sa demande d'intervention.

Pages 11 et 12 : Pertes de transport

Le choix de la solution dans le présent dossier s'appuie notamment sur un calcul des pertes différentielles¹⁰ qui constitue donc un élément du dossier. Le Transporteur mentionne qu'il est d'avis que l'impact des projets d'investissements sur les pertes ou les taux de pertes de transport déborde du présent dossier. L'AHQ-ARQ précise que sa demande d'intervention ne porte que sur le calcul des pertes et sa sensibilité, dans le présent dossier, et non sur les études passées sur l'impact des projets d'investissements sur les pertes ou les taux de pertes de transport.

Page 12 : Analyse économique

Le Transporteur émet le commentaire suivant :

« 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

¹⁰ B-0004, page 19, tableau 4.

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 : » (Nous soulignons)

Sauf erreur, l'AHQ-ARQ n'a pas trouvé de chiffrier Excel dans les pièces déposées par le Transporteur. Les tableaux de l'analyse économique se retrouvent dans un fichier de format PDF seulement¹¹.

Or, le *Guide de dépôt pour le Transporteur* exige, à son article 2.1.3.3, de présenter tous les tableaux sous le format Excel et d'y inclure les formules lorsque requis. Une exemption peut être autorisée sur présentation de justifications¹², ce qui n'apparaît pas dans le présent dossier. Un tel chiffrier est utile aux participants afin de pouvoir faire des analyses de sensibilité, notamment sur les coûts évités utilisés qui peuvent varier de façon significative dépendant des hypothèses retenues. À tout événement, la fourniture de ces tableaux en format Excel sans avoir à mener un débat pour les obtenir, contribuerait grandement à réduire le temps et donc les frais que les intervenants doivent investir dans un dossier. Nous avons vu à la section précédente que le Transporteur s'inquiète des frais des intervenants, une piste de solution semble tout indiquée ici.

De plus, l'AHQ-ARQ précise que, contrairement à ce que craint le Transporteur dans l'extrait précédent, elle n'a pas l'intention de remettre en cause les méthodologies de calcul ni leurs bien-fondés. C'est plutôt au niveau des intrants et hypothèses que les analyses de sensibilité pourraient être réalisées. D'ailleurs, sur la simple base de la transparence à l'égard de sa clientèle, le Transporteur devrait fournir ce type d'information d'emblée.

En conclusion, l'AHQ-ARQ demande à la Régie de ne pas retenir les commentaires du Transporteur et elle soumet respectueusement que sa demande d'intervention devrait être retenue dans son entièreté et que la Régie devrait autoriser le budget de participation présenté tout en gardant sa discrétion de juger de la pertinence des frais réclamés après avoir pris connaissance de la preuve qui lui sera présentée.

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

DHC Avocats



Steve Cadrin, avocat

SC/fn

777222

¹¹ B-0006, Annexe 5.

¹² http://www.regie-energie.qc.ca/regie/GuidesDepot/GuideDepot_HQT_fev07.pdf, page 4.