Par dépôt électronique[1] et courriel

Yves Fréchette
Avocat
Hydro-Québec - Affaires juridiques

75, boul. René-Lévesque Ouest,
4e étage
Montréal (Québec) H2Z 1A4
Tél. : 514 289-2211, poste 6925
Téléc. : 514 289-2007
C. élec. : frechette.yves@hydroquebec.com

Le 4 juillet 2022

Me Véronique Dubois, Secrétaire
Régie de l'énergie
Tour de la Bourse
800, rue du Square-Victoria
Bureau 2.55
Montréal (Québec) H4Z 1A2

OBJET : Demande d'autorisation du Transporteur relative à l'installation d'équipements au poste Hertel et à la construction d'une ligne à 400 kV
Votre dossier : R-4188-2022
Notre dossier : R062699 YF

Chère consœur,

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (« Transporteur ») dépose ses commentaires aux contestations des intervenants AHQ-ARQ, AQCIE-CIFQ et FCEI dans le dossier décrit en rubrique.

Préambule

Aux fins de la détermination de l'issue des contestations des intervenants ainsi que de la pertinence et du caractère utile des réponses fournies par le Transporteur aux demandes de renseignements dans le présent dossier, il est important de considérer la demande produite par le Transporteur et le cadre réglementaire qui lui est applicable.

De très nombreuses décisions ont précisé la juridiction de la Régie à l'égard d'une demande d'autorisation introduite en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi ») et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*. Il s'agit d'un exercice d'analyse technico-économique 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.

Au fil des ans et des dossiers présentés 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.

---

[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 cadre réglementaire formé par le règlement précité et les très nombreuses décisions qui en découlent à l'égard des projets du Transporteur constitue la mesure de l'utilité et de la pertinence des renseignements à considérer pour l'adjudication de la Demande en cette instance.

En bref, la Régie a décidé, ainsi que réitéré à de nombreuses reprises, des principes applicables aux contestations d'intervenants en matière de réponses aux demandes de renseignements à savoir :

- 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 position[3] ;

- Un demandeur ne peut être forcé à produire des données non disponibles ou à confectionner des tableaux qu'il n'a pas[4] ;

- 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 place[5] ;

- Un demandeur n'a pas à effectuer une analyse à l'égard d'une question hypothétique soulevée par un intervenant[6] ;

- Bien qu'une question puisse être pertinente, l'information demandée doit avoir un caractère opportun aux fins de la preuve du participant[7].

Le Transporteur rappelle que le Projet s'inscrit dans la catégorie d'investissement « croissance des besoins de la clientèle » afin de répondre à une demande de service de transport ferme de point à point à long terme.

Le coût réel final du Projet sera déterminé à sa mise en service comme pour tous les projets réalisés par le Transporteur depuis l'adoption de la *Loi sur la Régie de l'énergie* et comme mentionné à la pièce HQT-1, Document 1, Annexe 1.

---

[2] D-2006-153, page 6.
[3] D-2008-014, page 4.
[4] D-2008-055, pages 6 et 13; D-2020-032, page 5.
[5] D-2011-168, page 8, paragraphe 24.
[6] D-2013-172, page 7, paragraphe 26.
[7] D-2017-115, page 7, paragraphes 27 et 28.

Selon les *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*, (les « *Tarifs et conditions* »), les montants assumés par le Transporteur ne sauront en aucun cas excéder le montant maximal indiqué à la section E de l'appendice J. Tout montant additionnel à ceux assumés par le Transporteur, majoré d'un montant de 19 % pour tenir compte de la valeur actualisée sur vingt (20) ans des coûts d'exploitation et d'entretien des ajouts au réseau additionnels, sera payable en totalité par le client du service de transport en cause et ce, comme décrit à la pièce HQT-1, Document 1, Annexe 1.

Le Transporteur rappelle les démonstrations probantes de sa preuve (HQT-1, Document 1, p. 19 et HQT-1, Document 1, Annexe 8) que pour l'ensemble des périodes, le Projet ne génère pas d'impact à la hausse sur le tarif de transport.

A la lumière de ce qui précède, le Transporteur soutient que les contestations de ses réponses sont non fondées et devrait être rejetées 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.

Sans restreindre la portée de ce qui précède, le Transporteur répond spécifiquement ci-après aux contestations des intervenants.

AHQ-ARQ à sa lettre du 27 juin 2022 mentionne :

> ***Demande 3.1***
>
> *L'AHQ-ARQ est d'avis que la réponse du Transporteur est incomplète alors qu'elle ne fournit pas, tel que demandé, un exemple de calcul concret et qu'elle n'indique pas comment sera calculée la mise à jour de l'évaluation des coûts de la composante « ligne » de la solution 1. Puisque le Transporteur ne prévoit pas réaliser la solution 1, on peut légitimement se demander dès maintenant comment il évaluera les coûts mis à jour de celle-ci.*

Le Transporteur a réalisé une estimation paramétrique de la solution 1 en fonction des paramètres économiques qui prévalaient au moment du dépôt de la demande d'autorisation. En ce qui a trait à la réponse à la question 3.1, cette estimation paramétrique sera révisée à la mise en service du Projet pour tenir compte de l'évolution réelle des taux d'inflation et des taux d'intérêt, ainsi que des coûts réels de la portion enfouie commune aux deux solutions.

Par ailleurs, le Transporteur souligne, comme indiqué dans la pièce B-0019, HQT-1, Document 1 révisé, p.13, lignes 3 à 5, que les coûts liés à l'arrangement électrique différent seront assumés par le client. Ainsi, la mise à jour de l'écart de coût lié à l'arrangement électrique différent fera partie de la contribution assumée par le client.

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

> ***Demande 5.1***
>
> *L'AHQ-ARQ constate que la réponse du Transporteur est incomplète alors qu'elle fournit la précision des coûts des solutions non retenues (-30 % à +50 %) mais qu'elle ne fournit pas l'information sous la même forme pour la solution retenue qui est pourtant la plus importante, selon le Transporteur. Les réponses à la question 3.1 de la DDR no 1 de la Régie ainsi que la réponse à la question 3.1 de la DDR n° 2 de la Régie ne fournissent pas non plus une telle information.*

Le Transporteur évalue que la précision de l'estimation des coûts du Projet est d'environ ±15 %. Comme indiqué dans la pièce B-0019, HQT-1, Document 1 révisé, p. 18, lignes 28 à 32 ainsi que dans la pièce B-0018, HQT-2, Document 1.2, p. 23 à la réponse à la question 3.1 de la DDR n°1 de la Régie, le Transporteur avisera, en temps opportun, la Régie advenant un dépassement du coût total du Projet de plus de 15 %.

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

AQCIE-CIFQ à sa lettre du 27 juin 2022 mentionne :

> *La demande 1.1, se lit comme suit :*
>
> *Pour chacune des rubriques du tableau présenté en préambule, veuillez expliquer et justifier la différence de coût entre le dossier actuel et le dossier R-4112-2019 […]*
>
> *Dans sa réponse à la demande 1.1 le Transporteur mentionne que l'écart de coûts de la composante poste entre dossier R-4112-2019 et le dossier actuel s'explique par le niveau de tension plus élevé (400 kV VS 320 kV) notamment concernant le dimensionnement et les coûts du convertisseur.*
>
> *De plus, le Transporteur réfère les intervenants à une réponse à fournie à la Régie (B-0022, page 7), où il est mentionné que le montant de la provision du Projet reflète principalement la variabilité des conditions économiques, dont notamment l'inflation et les conditions de marché.*
>
> *Ainsi, le Transporteur n'explique pas et ne justifie pas l'écart de 417% des coûts d'ingénierie (interne et externe), l'écart de 380% des coûts de la rubrique « Client », de même que l'écart de 731% des coûts de gérance (interne et externe).*

En réponse, le Transporteur a expliqué les facteurs qui justifient de façon globale pour les diverses rubriques les écarts de coûts entre les projets, notamment par la différence quant au contenu technique du Projet et par l'évolution des conditions du marché.

Quant aux rubriques du tableau présenté par l'intervenant en préambule de sa question 1.1, le Transporteur soutient qu'un tel exercice est inapproprié considérant les facteurs précédemment mentionnés, mais aussi par le fait que le montant du contrat clé en main du Projet est réparti à travers diverses rubriques.

Le Transporteur soutient que la contestation de sa réponse par l'intervenant est non fondée et devrait être rejetée par la Régie, notamment en ce que le Transporteur a déjà fourni des précisions quant aux écarts de coûts et que des informations, sous la forme souhaitée par l'intervenant, ne permettraient pas d'obtenir des conclusions pertinentes à l'égard du dossier.

FCEI à sa lettre du 27 juin 2022 mentionne :

> *Suivant le dépôt des réponses du Transporteur aux demandes de renseignements des intervenants, la FCEI soumet que la réponse à 7.2 ne répond pas à la question posée.*
>
> *La FCEI comprend que les clients doivent assumer les pertes propres à leurs livraisons en vertu des Tarifs et conditions.*
>
> *Toutefois la question de la FCEI fait allusion au fait que le reste de la clientèle doit être tenue indemne. Or, la FCEI comprend que l'ajout du projet est susceptible d'entraîner un taux de perte plus élevé et, donc, des pertes supplémentaires ainsi qu'un coût additionnel pour les autres clients. Elle souhaite que le Transporteur clarifie pourquoi cet impact sur le reste de la clientèle n'est pas reflété dans les coûts du projet.*

Le Transporteur note qu'il n'y a pas de question 7.2 dans la demande de renseignements de la FCEI. Il comprend que l'intervenant réfère plutôt à la réponse à la question 2.1.

En réponse, le Transporteur a précisé que le traitement des pertes de transport se fera conformément aux *Tarifs et conditions*.

Les solutions présentées dans le cadre du Projet tiennent compte du coût incluant les pertes électriques, comme présenté à la pièce B-0019, HQT-1, Document 1 révisé, pages 13 à 15, tel qu'il est inscrit dans les *Tarifs et conditions*[8] et accepté par la Régie pour les projets d'investissement. Le coût de la solution retenue pour le Projet est traité en considérant les modalités et le montant maximal des *Tarifs et conditions*, comme expliqué à la pièce B-0026, HQT-2, Document 2.1 à la réponse à la question 7.2.

Le Transporteur estime que la demande de l'intervenant de *« justifier de ne pas inclure les pertes électriques additionnelles induites par le projet dans le calcul des coûts »* vise à remettre en question les *Tarifs et conditions*. Or, cette remise en question déborde du cadre d'intervention de la décision D-2022-064[9].

La contestation de l'intervenant est non fondée et devrait être rejetée par la Régie.

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

(s) Yves Fréchette

Me Yves Fréchette
/jg

p.j.

c.c. Intervenants (par courriel seulement

---

[8] *Tarifs et conditions*, appendice J, section A : *« Une analyse économique des solutions retenues, tenant compte du coût global incluant les équipements et les pertes électriques, permet de choisir les ajouts au réseau requis. »*.

[9] D-2022-064, par. 52.