

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

Le 14 février 2023

Me Véronique Dubois, secrétaire  
Régie de l'énergie  
800, rue du Square-Victoria  
41e étage, bureau 4125  
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 2023 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars  
Votre dossier : R-4217-2022  
Notre dossier : LTG07127 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 ne sera transmise.

<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 2023 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 : 19 158,00 \$ ;
- RTIEÉ : 30 788,73 \$.

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 2022, le Transporteur suggère que le budget de participation des intervenants reconnus à participer au présent dossier soit fixé à un maximum de 20 000 \$ tel que ce fut le cas par la décision D-2021-118.

### 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> :

*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 et sur les raisons pour lesquelles celui-ci n'a pas réalisé les montants d'investissement autorisés pour 2021 et 2022 (B-0004, pp. 7 et 8), tout comme en 2020 (D-2022-001, p. 11).*

*L'AHQ-ARQ compte aussi poser des questions pour bien comprendre le nouveau suivi sur l'évolution du taux de risque présenté en suivi du paragraphe 104 de la décision D-2022-001 (B-0004, p. 31)*

*[...]*

*[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 2023. De plus, le bilan 2017-2020 de la Stratégie a fait l'objet d'examen 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 comme ce fut le cas par la décision D-2021-118<sup>5</sup>.

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 :

*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. [...]*

<sup>3</sup> Demande d'intervention et Liste des sujets du 7 février 2023.

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

<sup>5</sup> Par. 14.

*En réponse à ces demandes, le Transporteur a fourni un détail du calcul de la surutilisation pour 2023 (B-0004, p. 10). L'AHQ-ARQ compte questionner le Transporteur sur l'approche et les facteurs et intrants ayant servi à ce calcul et formuler des recommandations à la Régie sur la valeur à retenir pour chaque catégorie.*

Le Transporteur souligne les propos de la Régie, respectivement aux décisions D-2021-092 (para. 48, 59) et D-2022-001:

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

*« 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 ».*

*« [43] Tout comme dans les années antérieures, la Régie s'attend à ce que le Transporteur continue d'appliquer l'approche de surutilisation dans le but d'optimiser l'utilisation des budgets autorisés, mais aussi en s'assurant d'éviter les dépassements de budget. Ainsi, elle lui demande de continuer, au besoin, d'ajuster son approche de surutilisation, de façon à atteindre ces deux objectifs.*

*[44] Étant donné ce qui précède et pour les raisons invoquées par le Transporteur, la Régie ne retient pas la recommandation de l'AHQ-ARQ relativement au calcul du taux de surutilisation pour 2022. »*

Le Transporteur s'en remet à la Régie à cet égard tout en mentionnant que la participation devrait être limitée au sujet tel que balisé antérieurement par la Régie.

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

*Le Transporteur demande un budget de 91 M\$ en 2023 pour l'alimentation de la charge locale (B-0004, p. 26).*

*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 38), dont notamment:*

- les solutions retenues pour alimenter la charge prévue dépassant la CLT aux postes Plessisville 120-25 kV et Provost 120-34 kV avant 2026;*
- l'explication sur la hausse très significative de la charge prévue au poste de Provost 120-34 kV qui passe de 34 MVA à la pointe de l'hiver 2020-2021 (R-4167-2021, B-0069, p. 22) à 50 MVA à la pointe de l'hiver 2022-2023, pour une augmentation de 47 % en seulement quelques années;*
- la charge prévue au poste Rouville 230-25 kV avec le transfert d'une partie de la charge du poste Saint-Basile 120-25 kV (R-4167-2021, B-0069, p. 23).*

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

[Nous soulignons]

Tout d'abord, Le Transporteur rappelle 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.

Avec égards, l'intervention des intéressés, si elle est accueillie, devrait être balisée afin d'assurer la célérité et l'efficacité des dossiers en instance devant la Régie.

## RTIEÉ

À leur formulaire Liste des sujet (page 2)<sup>6</sup>, 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 et des investissements en découlant (générant un revenu) soit mise à jour au fur et à mesure de la progression du présent dossier et du dossier R-4210-2022 (Plan d'approvisionnement 2023-2032 d'HQD). La prévision de croissance de la charge locale de 1% par année (B-0004, HQT-1 Doc1, tab. 22 page 25) semble très nettement insuffisante compte tenu de la transition énergétique en cours (électrification massive, véhicules électriques, etc.) même en tenant compte des outils de gestion de la puissance. Il y a donc risque d'une sous-planification des investissements générant un revenu.*

*La planification semble également omettre de tenir compte des nombreux raccordements de production éolienne et renouvelable requis pour répondre à la demande locale accrue.*

*Par ailleurs, il semble imprudent, au même tableau, d'avoir prévu une cessation de toute croissance de la charge de point à point à partir de 2027, vu les projets d'exportation d'HQP en cours.*

*Les investissements générant un revenu semblent donc clairement être le maillon faible de la preuve de HQT au présent dossier.*

*Nous passerons aussi en revue les précisions fournies par HQT en pages 26-27 quant aux divers projets prévus dans cette catégorie en tenant compte de ce que nous avons indiqué ci-dessus et quant à la "Nature de l'intérêt relatif à ce sujet". Nous sommes aussi préoccupés par la non-réalisation de certains investissements antérieurement prévus et leur reprise éventuelle.*

[Nous soulignons]

Le Transporteur déplore les abus langagiers (du type « maillon faible », « incorrectement nommé ») qui ne sont pas de nature à créer un climat favorisant les échanges respectueux.

Quant aux aspects associés à la prévision de la demande pour les besoins en distribution, le Transporteur mentionne que la prévision de la demande en énergie et en puissance

<sup>6</sup> Liste des sujets du 7 février 2023.

pour la charge locale ne sera pas « mise à jour au fur et à mesure de la progression du présent dossier [sic] ».

Le Transporteur rappelle qu'il planifie son réseau pour l'alimentation de la charge locale sur la base des prévisions 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 exercice 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 une planification annuelle des activités du Transporteur et non de suivi opérationnel de ceux-ci tout au long de l'année.

Quant aux budgets des projets associés à de futurs appels d'offres, ils seront inclus lorsqu'ils auront été identifiés à la clôture de ces processus à venir. En ce qui concerne les budgets associés aux demandes de point à point, ceux-ci sont tributaires des demandes des clients de point à point.

Les enjeux et les conclusions recherchées démontrent clairement une incompréhension des intéressés à l'égard des processus de planification des investissements en « Croissance des besoins de la clientèle » du Transporteur et du cadre établi par les *Tarifs et conditions de services de transport d'Hydro-Québec*. Il est incongru d'affirmer que le Transporteur ait « om[is] de tenir compte des nombreux raccordements de production éolienne et renouvelable ». Par ailleurs, les prévisions à long terme de la croissance et les projets d'exportation éventuels n'ont pas d'impact direct sur les flux d'investissements de la présente demande. Les enjeux que souhaitent aborder les intéressés ne sont pas utiles pour l'étude du présent dossier.

Le Transporteur invite la Régie à rejeter ce sujet, si les intéressés sont reconnus comme intervenants.

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

*Nous sommes évidemment satisfaits de la baisse du "risque réel" (incorrectement nommé et que l'on devrait plutôt appeler "révision du risque prévu"). Nous passerons toutefois en revue, de façon critique, les divers intrants qui amènent à ainsi réviser à la baisse cette prévision d'un risque et vérifierons qu'ils se maintiennent en 2023 (voir page 30, figure 3). Ici encore, nous sommes notamment préoccupés par la non-réalisation de certains investissements antérieurement prévus et leur reprise éventuelle.*

*Nous vérifierons aussi si la transition énergétique en cours (interruptions plus fréquentes dans le cadre du GDP, de la biénergie et des autres outils de gestion de la puissance, de même que la gamme accrue d'usages de l'électricité) pose une problématique particulière quant à a) l'évaluation du niveau de risque des divers équipements et b) l'évaluation des conséquences de la survenance du risque.*

*Nous passerons aussi en revue les précisions fournies par HQT en pages 15 à 20 quant aux divers projets prévus dans cette catégorie en tenant compte de ce que nous avons indiqué ci-dessus et quant à la "Nature de l'intérêt relatif à ce sujet".*

*Nous notons évidemment avec grand intérêt environnemental la continuation du remplacement des disjoncteurs, principalement de vieille technologie dans les postes satellites et les postes sources, à gros volume d'huile (page 16, lignes 1-2) de même que le remplacement des câbles à l'huile de lignes souterraines par des câbles secs, à savoir des câbles 11 avec isolation synthétique sans utilisation d'huile isolante (page 20, lignes 10-11).*

*Nous obtiendrons aussi des précisions quant au raffinement de l'évaluation des composantes des lignes aériennes associée à la cote d'impact sur la sécurité et l'environnement (page 18, lignes 14-16).*

[Nous soulignons]

Le Transporteur note que les intéressés souhaitent « vérifi[er] » une « problématique particulière » et « pass[er] aussi en revue les précisions [...] quant aux divers projets ». Les conclusions recherchées sont vagues, imprécises et ne cernent pas d'enjeux particuliers. Les intéressés sont en quête d'informations sans but précis. Avec égard, les intéressés n'ont pas fait la démonstration de la pertinence des enjeux soulevés et de l'apport à l'étude du dossier.

De plus, le Transporteur rappelle que le budget des investissements pour les projets de moins de 65 M\$ est justifié par catégorie d'investissement et non par projet individuellement. L'approche évasive des intéressés de « passer en revue [...] » alourdit inutilement le fardeau de preuve du Transporteur.

Le Transporteur invite la Régie à clairement et précisément baliser la participation de ces intéressés.

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

*Nous vérifierons si les investissements prévus en maintien-amélioration de la qualité, dont la R&D sont à la hauteur des nouvelles attentes de la clientèle (amenée vers l'électricité par la transition énergétique) quant à la qualité du service, dont sa fiabilité, qualité de l'onde, etc.*

*Ici également, nous vérifierons aussi si la transition énergétique en cours (interruptions plus fréquentes dans le cadre du GDP, de la biénergie et des autres outils de gestion de la puissance, de même que la gamme accrue d'usages de l'électricité) pose une problématique particulière quant aux investissements prévus dans cette catégorie, dont la R&D, notamment Hypersim.*

*Ici également, nous sommes notamment préoccupés par la non-réalisation de certains investissements antérieurement prévus et leur reprise éventuelle.*

*Nous passerons aussi en revue les précisions fournies par HQT en pages 23-24 quant aux divers projets prévus dans cette catégorie en tenant compte de ce que nous avons indiqué ci-dessus et quant à la "Nature de l'intérêt relatif à ce sujet".*

[Nous soulignons]

Le Transporteur souligne encore que les intéressés souhaitent « vérifi[er] si les investissements prévus [...] sont à la hauteur des nouvelles attentes de la clientèle [...] »,

« vérifi[er] » une « problématique particulière » et « pass[er] aussi en revue les précisions [...] quant aux divers projets ». Le Transporteur réitère ses commentaires précédents relativement à la pertinence des enjeux soulevés par les intéressés et au fardeau de preuve du Transporteur. Il invite la Régie à clairement et précisément baliser la participation de ces intéressés.

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

*Nous passerons aussi en revue les précisions fournies par HQT en page 25 quant aux divers projets prévus dans cette catégorie en tenant compte de ce que nous avons indiqué ci-dessus et quant à la "Nature de l'intérêt relatif à ce sujet".*

*Nous notons la problématique de l'installation de mises à la terre (MALT) à des fins de protection contre le vol de cuivre, ce qui constitue évidemment un risque de fiabilité, qualité et sécurité. Nous obtiendrons aussi des précisions quant aux interventions afin de se conformer aux exigences internes en matière d'environnement (page 25).*

[Nous soulignons]

Les intéressés souhaitent, derechef, « passer[er] en revue les précisions [...] ». Le Transporteur réitère ses commentaires précédents relativement à la pertinence des enjeux soulevés par les intéressés et au fardeau de preuve du Transporteur.

Concernant l'installation de mises à la terre, le Transporteur prévoit un budget comme à chaque année pour se conformer aux normes et encadrements internes. Il n'existe pas de « problématique » en lien avec cette intervention. Encore une fois, les intéressés sont en quête d'informations sans but précis.

Le Transporteur invite la Régie à clairement et précisément baliser la participation de ces intéressés.

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

(s) Yves Fréchette

Me Yves Fréchette

/jg

c.c. Intéressées (par courriel seulement)