

Par dépôt électronique¹ et courriel seulement

Le 8 février 2024

Me Véronique Dubois, secrétaire
Régie de l'énergie
500, boulevard René-Lévesque Ouest
5^e étage, bureau 5.100
Montréal (Québec) H2Z 1W7

Yves Fréchette
Avocat

Hydro-Québec - Affaires juridiques
11^e étage
800, boul. de Maisonneuve Est
Montréal (Québec) H2L 4M8

Tél. : 514 289-2211, poste 6925
C. élec. : frechette.yves@hydroquebec.com

OBJET : Demande d'autorisation du budget des investissements 2024 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars
Votre dossier : R-4247-2023
Notre dossier : LTG07374 YF

Chère consœur,

Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu les demandes d'intervention 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 vigueur².

¹ Aucune copie papier ne sera transmise.

² *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 2024 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 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 : 17 180,40 \$;
- RTIEÉ : 29 487,64 \$.

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 et ce, comme ce fut le cas pour les demandes des années 2020, 2021 et 2022.

Considérant la portée du présent dossier qui est pour l'essentiel semblable à celle du budget des investissements des années antérieures, le Transporteur suggère que le plafond du budget de participation des intervenants reconnus à participer au présent dossier soit fixé à un maximum de 20 000 \$ selon la décision D-2021-118.

3. Commentaires spécifiques

AHQ-ARQ

À leur formulaire Liste des sujets³ (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. Au paragraphe 86 de cette décision, elle demande:

"[86] Étant donné ce qui précède, la Régie demande au Transporteur, lors de la prochaine demande d'autorisation du budget annuel des investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$, de déposer un suivi des ajustements et raffinements apportés à l'application de l'approche de surutilisation au cours de l'année 2020, le cas échéant. Elle lui demande aussi de poursuivre un suivi des taux de surutilisation par catégorie ainsi que des montants s'y rapportant qui auront été déterminés, pour chaque catégorie d'investissement, en prenant soin de documenter les facteurs pris en compte dans leur établissement, afin de lui permettre d'apprécier la mécanique et l'incidence de cette approche."

En réponse à ces demandes, le Transporteur a fourni un détail du calcul de la surutilisation pour 2023 (B-0004, p. 11).

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. (Nos soulignés)

Le Transporteur cite les propos de la Régie dans sa décision D-2023-031 qui concernent la demande d'intervention de l'intéressée à ce même sujet :

[30] La Régie constate que les informations relatives à l'établissement des facteurs de surutilisation et les montants correspondants pour chaque catégorie d'investissement ont été produits par le Transporteur dans le cadre du présent dossier, conformément aux décisions D-2021-092 et D-2022-001. Par conséquent, elle est d'avis qu'il n'y a pas lieu d'intervenir sur l'approche, les facteurs et intrants ayant servi au calcul de la surutilisation pour 2023 dans le présent dossier. (Nos soulignés)

Le Transporteur soumet que le sujet identifié par les intéressés devrait être écarté comme ce fut le cas antérieurement par la Régie.

À leur formulaire Liste des sujets, les intéressés mentionnent :

Le Transporteur demande un budget de 118 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.

³ Demande d'intervention et Liste des sujets du 1^{er} février 2024.

En particulier, l'AHQ-ARQ pourra préparer des demandes de renseignements concernant le tableau A1-1 (B-0004, page 37), dont notamment les prévisions des charges et les solutions retenues pour alimenter la charge prévue aux postes identifiés.

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

Le Transporteur cite les propos de la Régie dans sa décision D-2023-031 qui concernent la demande d'intervention de l'intéressée à ce même sujet :

[33] L'AHQ-ARQ réplique que le Transporteur ne précise pas comment son intervention devrait ainsi être balisée. L'intervenant ajoute que, de toute façon, il a l'intention de limiter son intervention au sujet balisé antérieurement par la Régie et cite l'extrait suivant de la décision D-2021-118 à cet égard :

« [20] La Régie partage le point de vue du Transporteur à l'effet qu'il n'a pas, pour les projets de 65 M\$ ou moins, à justifier le budget des investissements pour chaque projet individuellement mais plutôt pour chaque grande catégorie d'investissements. Par ailleurs, elle juge que l'information produite au dossier doit être suffisante pour lui permettre d'apprécier la demande du Distributeur sur laquelle repose la prévision des investissements générant des revenus additionnels. Ainsi, la Régie permettra que le sujet soit abordé dans ce sens seulement ».

[34] La Régie réitère ses propos à cet égard et elle prend acte du fait que l'AHQ-ARQ entend limiter son intervention selon l'encadrement décrit au paragraphe 20 de sa décision D-2021-118.

Extraits de la décision D-2021-118 :

[20] La Régie partage le point de vue du Transporteur à l'effet qu'il n'a pas, pour les projets de 65 M\$ ou moins, à justifier le budget des investissements pour chaque projet individuellement mais plutôt pour chaque grande catégorie d'investissements. Par ailleurs, elle juge que l'information produite au dossier doit être suffisante pour lui permettre d'apprécier la demande du Distributeur sur laquelle repose la prévision des investissements générant des revenus additionnels. Ainsi, la Régie permettra que le sujet soit abordé dans ce sens seulement.

[21] La Régie accueille la demande d'intervention de l'AHQ-ARQ et lui accorde donc le statut d'intervenant. Elle lui demande toutefois d'ajuster son intervention en tenant compte des commentaires ci-haut.

Avec égards, l'intervention, si elle est accueillie, devrait être balisée comme antérieurement, et ce, afin d'assurer la célérité et l'efficacité du traitement du dossier.

RTIÉÉ

À leur formulaire Liste des sujets⁴, les intéressés mentionnent :

⁴ Liste des sujets du 1^{er} février 2024.

A MAINTIEN DES ACTIFS - Nous vérifierons le suivi des interventions en fonction du risque 2022 et 2023 et le budget proposé pour 2024.

Un premier aspect : En pages 28-29, nous vérifierons si les "interventions pour raisons autres" sont budgétés et comptés comme des coûts de Maintien des actifs.

A.1 MAINTIEN DES ACTIFS - AUTMATISMES - Nous notons en pages 17-18 (Maintien des actifs-Pérennité des actifs, Catégorie Automatismes) que, de nouveau encore cette année, "les interventions planifiées consistent principalement à remplacer des systèmes de protection et des automatismes locaux et de réseau par des systèmes de technologie numérique de "dernière génération", notamment a) des protections de gaz sur les transformateurs ; b) des systèmes de commande conventionnels et des systèmes de commande numériques de première génération par des systèmes de technologie numérique de dernière génération, dont le remplacement est arrimé à celui des systèmes de protection et des automatismes locaux ;et c) des systèmes de mesure et de surveillance, notamment les enregistreurs de tension, les oscilloperturbographes et les annonceurs, par des équipements de technologie numérique de dernière génération, travaux arrimés au remplacement des systèmes de protection, des systèmes de commande et des automatismes locaux." Vu la récurrence (SIC), année après année, des mêmes motifs d'investissements, nous vérifierons quel est le plan et le calendrier du remplacement complet de ces équipements de HQT et quel est le niveau de tels remplacements déjà atteints. En lien avec ce type d'investissements, nous vérifierons (SIC) quelles nouvelles fonctionnalités ces remplacements permettent d'ajouter. Entre autres, ces remplacements permettent-ils de mieux intégrer la production distribuée (un sujet important pour les groupes environnementaux, la compatibilité du "déclenchement" des équipements distribués et du "déclenchement" des équipements (SIC) de réseau ayant constitué un enjeu), ou d'isoler une partie du réseau ou de créer des "centrales virtuelles" (sujet important en raison de ses perspectives environnementales (SIC) et que le RTIEÉ a déjà traité au dossier (SIC) R-4210-2023 en Phase 1).

A.2 MAINTIEN DES ACTIFS - LIGNES - Nous notons en page 19 (Maintien des actifs-Pérennité des actifs, Catégorie Automatismes) que, de nouveau encore cette année, les interventions planifiées consistent notamment à remplacer : des câbles à l'huile (lignes souterraines) par des câbles secs, à savoir des câbles avec isolation synthétique (sans utilisation d'huile isolante); ce type de remplacement est de façon générale environnementalement souhaitable. Vu la récurrence (SIC), année après année, des mêmes motifs d'investissements, nous vérifierons quelle est la part du budget lignes consacrée à cet aspect ? Quel est le plan et le calendrier du remplacement complet de ces équipements de HQT qui reviennent d'une année à l'autre ET quels sont les résultats en nombre de remplacements déjà atteints? Est-ce que chaque remplacement est accompagné d'un coût d'inspection et de récupération d'huile déversée (quelle part du coût, quel est l'état des résultats ou est-ce que les retraits d'huile sont reportés à la date de retrait de l'actif?) ou est-ce qu, au (SIC) contraire le coût d'inspection et récupération est reporté à la date de disposition de l'actif en fin de vie?

(Nos soulignés)

Le Transporteur rappelle que le suivi de l'application de la Stratégie repose sur l'évolution du taux de risque ainsi que l'examen du bilan de la Stratégie, tel que prévu par le cadre réglementaire. Ce suivi permet d'assurer le maintien de la qualité du service de transport tout en limitant les investissements à un niveau acceptable. Or les aspects portant sur le « *plan et le calendrier du remplacement complet de ces équipements* » requiert un niveau

de détails qui surpasse ce qui est nécessaire et utile pour le présent examen, d'autant plus qu'ils ne sont pas présentés dans la preuve. 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.

De plus, le Transporteur souligne que les aspects portant sur le traitement comptable « *d'un coût d'inspection et de récupération d'huile déversée* » dépasse le cadre du présent dossier. En effet, l'analyse du traitement de ces coûts n'est pas pertinente pour justifier les besoins en investissement du Transporteur.

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

À leur formulaire Liste des sujets, les intéressés mentionnent :

A.3 MAINTIEN DES ACTIFS - TÉLÉCOMMUNICATIONS - Nous vérifierons quels sont les enjeux de cybersécurité mentionnés en page 20, ligne 13. Notamment, nous vérifierons si ce (SIC) enjeux incluent des risques dont l'impact causerait des dommages à l'environnement (déversements d'huile, etc.).

B. MAINTIEN ET AMÉLIORATION DES ACTIFS - En page 24, lignes 4-7, "Le Transporteur prévoit l'achat et l'installation d'une nouvelle plateforme en temps réel de l'outil de simulation Hypersim 2023-2024 pour augmenter la capacité de calcul, afin de pouvoir suivre la complexité croissante des réseaux électriques modernes." Nous vérifierons quels sont les avantages et les nouvelles fonctionnalités (notamment quant à l'intégration de la production distribuée et quant à la gestion des risques environnementaux) et quel est le plan de déploiement et l'état actuel de celui-ci.

C. RESPECT DES EXIGENCES - En page 25 au tableau 20, sont prévus des Travaux pour se conformer aux normes CIP de la NERC relativement à des branchements de postes (CIP-005-5, CIP-006-6 CIP-007-6) (voir Décision D-2017-019, par. 82), à la mise à jour de la catégorisation annuelle selon CIP-002 et au renforcement de la cybersécurité pour la communication entre les centres de contrôle selon CIP-012. Nous effectuerons des vérifications (SIC) à ce sujet quant aux aspects qui sont en lien avec les deux paragraphes qui précèdent.

Le Transporteur se questionne quant à l'intérêt des intéressés sur les aspects relatifs aux enjeux de cybersécurité, aux normes CIP de la NERC et au renforcement de la cybersécurité. En effet, il rappelle que les intéressés sont des organismes à vocation environnementale. Ces aspects tels que présentés par les intéressés ne démontrent pas comment ils pourraient s'insérer de façon utile à l'examen de la Régie et cohérente avec le champ d'expertise des intéressés⁵.

De plus, le Transporteur rappelle, avec égards, que les questions portant sur les aspects liés au respect des exigences devraient se limiter à l'évaluation des budgets d'investissement et non au développement et à l'application des cadres normatifs dont ils découlent.

⁵ D-2023-111, par. 42.

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

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

D. CROISSANCE DE LA DEMANDE

Vu la récurrence (SIC) des (SIC) ces investissements en croissance après après (SIC) année, nous vérifierons quel est l'état actuel ET le plan des remplacements 120kV par 315 kV et des remplacements des départs de lignes 12kV par 25 kV.

Nous vérifierons dans quelle mesure HQT considère la croissance de la production distribuée dans sa planification des investissements en croissance ou si cette croissance est considérée comme appartenant aux autres catégories (SIC) d'investissements.

Il semble y avoir un man que (SIC) d'harmonisation entre le Dossier R-4247-2023 et le Dossier R-4248-2024: En page 33, nous vérifierons pourquoi le coût de Raccordement d'un circuit et remplacement de disjoncteurs à 315 kV au Poste de Saraguay n'est pas intégré au Dossier R-4248-2023.

Le Transporteur note que les intéressés souhaitent vérifier « *quel est l'état actuel ET le plan des remplacements 120kV par 315 kV et des remplacements des départs de lignes 12kV par 25 kV* ». Les intéressés sont en quête d'informations sans but précis. De plus, le degré de précisions recherché dépasse le cadre du présent dossier. Le Transporteur réitère que le budget des investissements pour les projets de 65 M\$ ou moins, est justifié par catégorie d'investissement et non par projet individuellement.

De plus, le Transporteur souligne que l'aspect relatif à la « *la croissance de la production distribuée dans sa planification des investissements [...]* » n'a aucun lien et est sans pertinence avec la détermination du budget des investissements de l'année 2024 du Transporteur pour la catégorie « Croissance de la demande de la clientèle ». Cet aspect concerne au premier chef Hydro-Québec dans ses activités de distribution (le « Distributeur ») et dépasse le cadre du présent dossier⁶. Le Transporteur rappelle qu'il planifie son réseau pour l'alimentation de la charge locale sur la base des prévisions qui lui sont transmises par le Distributeur. Quant aux catégories d'investissement applicables, le Transporteur s'en remet à celles définies par le cadre réglementaire comme indiqué dans la pièce HQT-1, Document 2, *Description synthétique des investissements et de leurs objectifs*. Ces aspects dépassent la cadre du présent dossier.

Enfin, les intéressés soulignent à tort un manque d'harmonisation des projets du Transporteur. Les travaux cités à la page 33 de la pièce HQT-1, Document 1 sont regroupés dans un projet de moins de 65 M\$. Ces derniers ont des objectifs⁷ et un échéancier distincts⁸ du projet présenté dans le dossier R-4248-2024⁹, d'autant plus que leurs coûts sont associés à des catégories d'investissement différentes. Les aspects liés au dossier R-4248-2024 ne devraient pas être abordés dans le présent dossier.

⁶ D-2018-128, par. 29-30.

⁷ R-4248-2024, B-0004, p. 16.

⁸ R-4217-2022, B-0004, p. 33, tableau 26.

⁹ R-4248-2024, B-0004, p. 17, tableau 3.

Avec égards, les propos des intéressés à l'égard des investissements en « Croissance des besoins de la clientèle » sont détachés de la preuve du Transporteur et sont sans pertinence pour l'étude de la demande en cause. De plus, le Transporteur souligne que le sujet tel qu'il est présenté par les intéressés est éparé et ne permet pas d'identifier d'enjeu réel en lien avec leurs intérêts, expertises et spécialisations¹⁰. Le Transporteur demande à la Régie que ce sujet soit écarté.

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

À leur formulaire Liste des sujets, les intéressés mentionnent :

INDICATEURS DE FIABILITÉ DU SERVICE

En lien avec la page 35 et ses hyperliens, nous comparerons les résultats des indicateurs en tenant compte de l'atypisme de la période de pandémie.

SUR-UTILISATION ET SOUS-UTILISATION ET RÉALLOCATION BUDGÉTAIRES

En pages 11-12, HQT propose d'accroître de 26% le budget de chaque catégorie pour réserve comptable (taux de surutilisation). En page 36, lignes 11-13, le "Transporteur demande également à la Régie qu'il lui soit permis de réallouer jusqu'à 65 M\$ entre les catégories d'investissement et ce, afin de lui permettre de disposer d'une marge de manoeuvre suffisante pour la gestion efficace de ses investissements". Nous sommes généralement favorables avec l'octroi de telles marges de surutilisation (SIC) et réallocation pour motif de marge de manoeuvre. Par ailleurs, même si historiquement HQT a sous-utilisé des budgets qui lui furent autorisés, nous sommes en général défavorable à ce que les budgets actuels proposés soient coupés d'une manière correspondante à cet historique. En effet, il est inhérent au fonctionnement budgétaire que, parmi la longue liste de projets constitutifs de chaque catégorie inférieurs au seuil, certains seront entamés (tel qu'autorisé) mais pourraient s'avérer abandonnés ou reportés à une année budgétaire ultérieure (où ils réapparaîtront dans les budgets à approuver (SIC)). En effet, selon notre compréhension, les autorisations de budgets inférieurs au seuil ne sont pas automatiquement transférées d'une année (SIC) à la suite et doivent être réautorisés l'année ultérieure si non déjà encourus, ce qui crée l'apparence de non-utilisation (contrairement aux investissements supérieurs au seuil qui sont souvent pluriannuels et, aussi, demeurent valides même en cas de report interannuel.

Concernant les indicateurs de fiabilité du service, Le Transporteur réitère que ses interventions s'appuient en grande partie sur la Stratégie qui vise à établir un niveau d'investissement optimal dans un contexte de vieillissement du parc d'équipements en prenant en considération le risque de défaillance des équipements sur une longue période. Ainsi, l'analyse des indicateurs de fiabilité du service que souhaitent aborder les intéressés n'est pas pertinente pour justifier des besoins en investissement du Transporteur. En outre, cette analyse relève du dossier tarifaire et déborde de la présente demande d'autorisation des investissements.

Le Transporteur soumet que ce sujet devrait être écarté.

¹⁰ D-2023-111, par. 42.

Sur l'aspect de la surutilisation, le Transporteur réitère les propos de la Régie dans sa décision D-2023-031 qui concernent la demande d'intervention sur le sujet de la surutilisation :

[30] La Régie constate que les informations relatives à l'établissement des facteurs de surutilisation et les montants correspondants pour chaque catégorie d'investissement ont été produits par le Transporteur dans le cadre du présent dossier, conformément aux décisions D-2021-092 et D-2022-001. Par conséquent, elle est d'avis qu'il n'y a pas lieu d'intervenir sur l'approche, les facteurs et intrants ayant servi au calcul de la surutilisation pour 2023 dans le présent dossier. (Nos soulignés)

Le Transporteur soumet que le sujet identifié par les intéressés devrait être écarté comme ce fut le cas antérieurement par la Régie.

Sur l'aspect de la réallocation, le Transporteur rappelle que la Régie a déjà reconnu son importance dans sa décision D-2021-092 :

[157] Le Transporteur demande à la Régie de lui permettre de réallouer jusqu'à 65 M\$ entre les catégories d'investissement visées par la Demande, afin de disposer d'une marge de manœuvre suffisante pour la gestion efficace de ses investissements, tout en allégeant le processus réglementaire qui les encadre.

[158] La Régie estime que cette réallocation favorise une gestion active et optimale des investissements. Elle observe que la nouvelle marge représentera 6,3 % des investissements à être autorisés selon la Demande, ce qui demeure raisonnablement faible. La Régie permet donc au Transporteur de réallouer jusqu'à 65 M\$ entre les catégories d'investissement.

Le Transporteur soumet que ce sujet devrait être écarté.

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)