

Par dépôt électronique¹ seulement

Le 3 mai 2024

Me Véronique Dubois, secrétaire
Régie de l'énergie
500, boulevard René-Lévesque Ouest
5e étage, bureau 5.100
Case postale 43
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 relative à la construction du poste de Bonsecours à 120-25 kV et de sa ligne d'alimentation
Votre dossier : R-4256-2024
Notre dossier : LTG07657 YF

Chère consœur,

Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu la demande d'intervention de l'Association hôtellerie Québec (« AHQ ») et de l'Association restauration Québec (« ARQ ») dans le dossier décrit en rubrique.

Le Transporteur soumet à la Régie de l'énergie (la « Régie ») ses commentaires à cet égard.

1. Contexte

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 16 avril 2024, la Régie a publié sur son site internet un *Avis aux personnes intéressées* (« Avis ») lequel fut également 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.

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.

¹ Aucune copie papier ne sera transmise.

2. Cadre réglementaire de la Demande

Le Transporteur présente sa demande selon l'article 73 de la Loi et les articles 2 et 3 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*.

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.

À titre de rappel, la juridiction dévolue à la Régie selon la Loi est de nature tarifaire. La Régie a ainsi 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 noter, quant au cadre réglementaire applicable à l'égard de l'autorisation de projets du Transporteur selon l'article 73 de la Loi et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*, que la Régie ne dispose d'aucune juridiction à l'égard de l'affectation du territoire qui accueille les projets du Transporteur. Les dispositions législatives et réglementaires qui concernent l'affectation du territoire pour les projets de la demanderesse, sont sous les juridictions exclusives d'autres organismes et autorités.

Les intéressés au présent dossier doivent donc cibler des préoccupations particulières à l'égard de la Demande du Transporteur qui soient en adéquation avec le cadre réglementaire applicable.

Le Transporteur présente ci-après ses commentaires spécifiques à l'égard de la demande d'intervention ainsi que du budget de participation.

3. Budget de participation

Les intéressés ont déposé auprès de la Régie un budget de participation total de 26 428,00\$ qui correspond à 32 heures de services juridiques et 72 heures de services d'analyste.

De l'avis du Transporteur, ce budget est excessif notamment pour les motifs ci-après décrits.

Le 23 décembre 2022, au dossier R-4214-2022 (dossier somme toute similaire au présent dossier) l'AHQ-ARQ ont déposé auprès de la Régie un budget de participation total de

12 607,20\$ qui correspond à 12 heures de services juridiques et 36 heures de services d'analyste.

Le Transporteur constate, à seulement quelques mois d'écart, une inflation très marquée de la valeur des services professionnels des intéressés que la Régie agissant dans l'intérêt public, ne saurait avaliser.

En sus, le sujet 1 identifié en l'instance par les intéressés² fut présenté dans le dossier R-4214-2022. Ce sujet fût alors débattu, la Régie en décida et l'AHQ-ARQ en fut rémunéré.

Ce sujet présenté, débattu, décidé et rémunéré devrait être écarté de la présente instance avec une réduction correspondante du budget des intéressés.

Quant au sujet 3 identifié en l'instance par les intéressés, il est hors du cadre d'examen du présent dossier. Les intéressés souhaitent s'exprimer quant au tracé de ligne du Projet et « formuler des recommandations à la Régie sur un tracé optimal ». Les intéressés n'ont aucune expertise en la matière. Avec égards, la Régie ne dispose d'aucune juridiction à l'égard de l'affectation du territoire qui accueille les projets du Transporteur comme en l'instance. Les dispositions législatives et réglementaires qui concernent l'affectation du territoire pour ce Projet de la demanderesse, est sous les juridictions exclusives d'autres organismes et autorités. Ce sujet devrait être écarté de la présente instance avec une réduction correspondante du budget des intéressés.

Enfin, le Transporteur souligne l'absence d'enjeux juridiques associé à la demande en l'instance.

Dans les circonstances, le Transporteur soumet que le budget présenté apparaît excessif.

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 dossier du Transporteur.

Considérant la portée du présent dossier et les sujets identifiés par les intéressés, le Transporteur suggère que le budget de participation des intervenants reconnus à participer au présent dossier soit fixé sur une base maximale correspondant à 12 heures de services juridiques et 36 heures de services d'analyste comme dans la décision D-2023-088.

4. Commentaires concernant la demande d'intervention

Dans leur demande d'intervention et liste des sujets³, les intéressés mentionnent :

« 1. Augmentation du coût du Projet

En date du 29 octobre 2021, le Transporteur prévoyait un coût total pour le Projet de 107,2 M\$ (R-4167-2021, B-0068, annexe 2, page 29, ligne 22, et page 30, ligne 19). Un peu plus de deux ans plus tard, le Transporteur prévoit maintenant un coût total de 161,3 M\$, soit 50 % de plus. L'AHQ-ARQ voudra connaître les raisons d'un tel

² Liste de sujets du 26 avril 2024, voir ci-après.

³ Demande d'intervention de l'AHQ-ARQ du 26 avril 2024.

dépassement en peu de temps. Celle-ci s'interroge aussi sur l'augmentation significative du coût du Projet en Maintien des actifs qui passe de 5,6 M\$ en août 2019 (R-4096-2019, B-0012, page 11, ligne 34) à 22,9 M\$ en mars 2024 soit plus de 4 fois. L'AHQ-ARQ compte obtenir du Transporteur une démonstration que les équipements sont évalués à risque par la Stratégie de pérennité (B-0004, page 17, section 4.3.2), par exemple par le dépôt des grilles de risques et d'impact de ces équipements. L'AHQ-ARQ compte analyser en détail le coût global du Projet et soumettre des recommandations à la Régie. »

Le sujet 1 identifié en l'instance par les intéressés fut présenté dans le dossier R-4214-2022. Il s'agissait de la base de l'intervention autorisée des intéressés. Au mémoire de l'AHQ-ARQ dans ce dernier dossier, en date du 10 mars 2023, ils formulent la recommandation suivante :

Pour expliquer et/ou atténuer de telles erreurs de prévision des coûts des investissements, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie d'exiger du Transporteur, dans le cadre de ses demandes d'autorisation d'investissements en vertu de l'article 73 de la Loi, de fournir l'évolution du coût du projet à être autorisé tel que présenté dans les causes tarifaires et autres présentations faites par le Transporteur au cours des 10 dernières années précédentes et de fournir les explications permettant de comprendre les écarts entre le coût demandé pour le projet et les prévisions antérieures.

Dans sa décision D-2023-063, la Régie mentionne à cet égard :

[88] La Régie reconnaît le caractère inévitable des écarts entre une estimation des coûts au niveau de l'estimation paramétrique et une étude plus précise au niveau de l'avant-projet. Elle demeure toutefois surprise que les coûts du Projet ait pu doubler en l'espace de 12 mois, compte tenu de l'affirmation du Transporteur que la prévision des investissements liés aux projets planifiés à court terme est plus précise, que ces coûts sont réévalués périodiquement et que le Transporteur tient compte de l'inflation.

[89] Pour autant, la Régie ne retient pas les recommandations de l'AHQ-ARQ concernant les informations à fournir dans de prochains dossiers d'investissements. En effet, celles-ci ne permettent pas de remédier, à posteriori, aux difficultés pour le Transporteur de fournir des estimations paramétriques sur un horizon de 10 ans avec acuité avant que les études d'avant-projet de ces projets ne soient complétées. [...]

[93] Cet enjeu doit être examiné plus en détails dans le cadre d'un dossier tarifaire du Transporteur afin, d'une part, d'améliorer la compréhension de la Régie sur la méthode pour établir ces estimations paramétriques et, d'autre part, examiner s'il y a lieu d'améliorer la prévision des coûts d'investissement sur un horizon de 10 ans. C'est pourquoi elle juge requis d'obtenir un suivi à cet égard.

[94] Par conséquent, la Régie demande au Transporteur de fournir, dans le cadre du prochain dossier tarifaire, un document expliquant le processus d'établissement des estimations paramétriques des coûts d'investissement présentées dans sa planification du réseau de transport sur un horizon de 10 ans, en précisant notamment les éléments suivants :

- les intrants de coûts ou les types d'informations utilisés;
- la méthodologie utilisée pour faire les estimations;
- la manière et la fréquence dont ces estimations sont mises à jour;
- le délai entre la dernière mise à jour effectuée et la date de dépôt d'un dossier tarifaire

Ainsi le sujet 1 avancé en l'instance par les intéressés, à savoir l'écart des valeurs présentées dans un dossier tarifaire et celles présentes dans une demande d'autorisation, a déjà été présenté à la Régie et celle-ci en a disposé par la décision précitée.

Il n'est donc d'aucune utilité de reprendre ce débat en la présente instance ce qui doit avoir un impact sur la participation des intéressés.

En sus, le Transporteur réitère qu'une comparaison des coûts du Projet avec le dossier tarifaire n'est pas utile et n'est pas susceptible de donner un éclairage valable à la Régie pour sa prise de décision en l'instance. En effet, la preuve soumise dans la présente Demande est complète et contient toutes les informations détaillées conformément au cadre réglementaire. Quant à la planification déposée dans le dossier tarifaire, elle est présentée à titre indicatif et ne représente pas le portrait final des projets.

Le Transporteur soutient que le coût du Projet soumis pour autorisation résulte de l'étude d'avant-projet qui précise son contenu, ses coûts et ses échéanciers en tenant compte du contexte de marchés le plus à jour et des spécificités au Projet. Il s'agit donc du coût le plus représentatif du Projet autorisé par la haute direction d'Hydro-Québec. La preuve soumise par le Transporteur contient toutes les informations pertinentes relatives aux coûts détaillés du Projet. Le Transporteur soumet que les prévisions des dossiers tarifaires débordent du cadre du présent dossier. Il demande à la Régie d'écarter ce sujet d'intervention soumis par l'AHQ-ARQ.

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

« 2. Prévission de la charge des postes visés et avoisinants

Le Projet peut avoir un impact éventuel sur les tarifs assumés par les membres de l'AHQ-ARQ. Un projet qui serait basé sur des prévisions de charge trop élevées pour les postes visés et avoisinants (vers lesquels des transferts de charge seraient possibles) pourrait entraîner des effets tarifaires non souhaitables.

Afin de bien comprendre la prévision de l'augmentation de la charge prévue aux postes Lawrenceville et Valcourt (B-0004, page 10). L'AHQ-ARQ interrogera le Transporteur sur les valeurs historiques réelles et normalisées de ces charges au cours des années récentes ainsi que sur les moyens qui ont été mis en place pour rencontrer celles-ci même en dépassement de la CLT. L'AHQ-ARQ s'interroge aussi sur les possibilités de transferts de charge vers les postes avoisinants, par exemple Leclerc, de Granby, d'Eastman et de Waterloo (B-0004, pages 12 et 16) et, conséquemment, voudra obtenir des informations sur la prévision de la charge de ces postes, la CLT et sur les valeurs historiques. L'AHQ-ARQ désire obtenir une démonstration probante que les investissements demandés en Croissance de la demande sont bien requis et des recommandations pourront être formulées à la Régie. »

Le Transporteur rappelle que le Projet, qui a notamment pour objectif de répondre à la croissance de la charge du Distributeur, s'insère dans le Plan de conversion du réseau à 49 kV de l'Estrie rédigé en 2022. Le but de cette étude était de reconfirmer les besoins d'accroissement de capacité de ce réseau régional. Le Projet permet également d'adresser les problèmes de sous-tension engendrées par la croissance de la demande à la pointe hivernale, soit une problématique mise en exergue dans le Plan de conversion. Le Transporteur estime que l'annexe 8 de la présente demande permet de valider que les

besoins en croissance de la région sont bel et bien réels, comme le sont les problèmes de tension associée à cette croissance.

Par ailleurs, les moyens ayant été mis en place pour répondre à la croissance de la charge du Distributeur pour cette zone, tel que les transferts de charges, sont des moyens temporaires qui soulagent les points critiques du réseau. Le Transporteur soutient qu'il ne peut se baser sur ces moyens pour assurer le développement de son réseau à long terme et fournir à sa clientèle une alimentation électrique fiable et des services de grande qualité, alors que le Projet soumis respectueusement à la Régie pour approbation lui permet de rencontrer sa mission.

Le Transporteur réitère ses commentaires ci-dessus selon lesquels sa Demande est complète et contient toutes les informations pertinentes à l'égard du cadre réglementaire applicable au Projet. Si ce sujet est retenu par la Régie, le Transporteur soumet qu'il devrait être clairement balisé.

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

« 3. Ligne d'alimentation à 230 kV du poste de Stukely au poste de Bonsecours

Le Projet peut avoir un impact éventuel sur les tarifs assumés par les membres de l'AHQ-ARQ. Un projet avec un tracé non optimal pourrait entraîner des coûts non requis et ainsi des effets tarifaires non souhaitables.

Le Transporteur indique qu'il vise à favoriser lorsque possible la juxtaposition avec des lignes existantes (B-0004, page 13, ligne 17). Or, un examen du tracé de la nouvelle ligne proposée (B-0004, page 15, figure 2) laisse voir que cet objectif ne semble pas être rencontré totalement, d'abord dans la partie sud (deux détours par rapport à la ligne existante) puis au nord du Chemin du Lac jusqu'à la frontière de municipalité au nord du 11e Rang (une longue portion de l'emprise de la ligne existante pourrait être utilisée). L'AHQ-ARQ voudra en savoir plus sur ces choix et pourra formuler des recommandations à la Régie sur un tracé optimal. »

Le sujet 3 identifié par les intéressés concerne le tracé de la nouvelle ligne proposée comme suit : « L'AHQ-ARQ voudra en savoir plus sur ces choix et pourra formuler des recommandations à la Régie sur un tracé optimal. »

Outres que les intéressés n'ont aucun intérêt, ni expertise quant à la gestion et l'affectation du territoire québécois pour la détermination d'un tracé de ligne, ce sujet et les « recommandations » éventuelles sont hors du périmètre juridictionnel de la Régie. Tel que mentionné précédemment, la Régie ne dispose d'aucune juridiction à l'égard de l'affectation du territoire qui accueille les projets du Transporteur. Les dispositions législatives et réglementaires qui concernent l'affectation du territoire pour les projets de la demanderesse, sont sous les juridictions exclusives d'autres organismes et autorités.

Cette déclaration de l'intéressé qui souhaite « fomuler des recommandations à la Régie sur un tracé optimal. » est en porte-à-faux avec le cadre réglementaire applicable en l'instance. Comme mentionné précédemment, la Régie a déjà déterminé qu'une demande d'autorisation introduite comme en l'instance 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. » (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. » (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.)

La juridiction dévolue à la Régie selon la Loi est de nature tarifaire. Ainsi, la 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* sera l'objet 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, conformément aux exigences prescrites à l'exclusion du tracé. Ainsi, les « recommandations » éventuelles des intéressés sont hors du périmètre de ce dossier, irrecevables et sans valeur juridictionnelle à la prise de décision par la Régie. Il n'est donc d'aucune utilité d'examiner ce sujet en la présente instance ce qui doit avoir un impact sur la participation des intéressés.

Le Transporteur réitère ses commentaires ci-dessus selon lesquels sa Demande est complète et contient toutes les informations pertinentes selon le cadre réglementaire applicable au Projet selon la Loi.

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

(s) Yves Fréchette

Me Yves Fréchette

/jg