

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2021-019

R-4140-2020

22 février 2021

PRÉSENTE :

Esther Falardeau
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

et

Personnes intéressées dont les noms apparaissent ci-après

Décision procédurale sur les demandes d'intervention, les budgets de participation et le calendrier de traitement du dossier

Demande d'autorisation du budget des investissements 2021 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars

Demanderesse :

Hydro-Québec
représentée par M^e Yves Fréchette;

Personnes intéressées :

Association hôtellerie Québec et Association restauration Québec (AHQ-ARQ)
représenté par M^e Steve Cadrin;

Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité (AQCIE)
représentée par M^e Sylvain Lanoix;

Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA)
représenté par M^e Dominique Neuman.

1. INTRODUCTION

[1] Le 21 décembre 2020, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande d'autorisation de son budget des investissements 2021 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$. Le budget total demandé par le Transporteur s'établit à 1 028 M\$. Le Transporteur demande également de lui permettre de réallouer jusqu'à 65 M\$ entre les catégories d'investissement (la Demande)¹. Il dépose aussi son bilan 2017-2020 de l'application de la stratégie de gestion de la pérennité des actifs (la Stratégie)².

[2] La Demande est présentée en vertu des articles 31 (5^o) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*³ (la Loi) ainsi que des articles 1, 2 et 3 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*⁴ (le Règlement).

[3] Le 6 janvier 2021, la Régie affiche sur son site internet un avis invitant les personnes intéressées à soumettre une demande d'intervention au plus tard le 22 janvier 2021 et demande au Transporteur de le publier sur son site internet. Le Transporteur confirme cette publication le 7 janvier 2021.

[4] Les 20, 21 et 22 janvier 2021, la Régie reçoit les demandes d'intervention et les budgets de participation de l'AHQ-ARQ, de l'AQCIE et de SÉ-AQLPA respectivement.

[5] Le 29 janvier 2021, le Transporteur commente les demandes d'intervention de l'AHQ-ARQ, de l'AQCIE et de SÉ-AQLPA et dépose une version révisée de sa preuve.

[6] La présente décision porte sur les demandes d'intervention, les budgets de participation et le calendrier de traitement du dossier.

¹ Pièce [B-0002](#).

² Pièce [B-0006](#).

³ [RLRQ, c. R-6.01](#).

⁴ [RLRQ, c. R-6.01, r. 2](#), tel que modifié par le *Règlement modifiant le Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*, RLRQ c. R-6.01, r.6.

2. DEMANDES D'INTERVENTION

[7] La Régie a pris connaissance des demandes d'intervention, des commentaires du Transporteur et de la réplique des intéressés.

2.1 COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

[8] Dans son commentaire daté du 29 janvier 2021⁵, le Transporteur soutient, comme il l'avait fait au cours des dernières années, que le présent dossier s'inscrit dans la continuité d'application de la Stratégie ainsi que des nombreuses demandes qui furent déposées et qui ont fait l'objet de décisions de la Régie. Il soumet que les décisions antérieures de la Régie et la preuve déposée par le Transporteur dans ce dossier balisent les sujets à l'étude et que le dossier contient toute l'information requise selon le cadre réglementaire en vigueur.

[9] Le Transporteur rappelle que l'exercice d'examen de la Demande vise la justification du budget des investissements de l'année 2021 en regard de ses objectifs, de l'impact des coûts sur les tarifs et de l'impact sur la fiabilité du réseau de transport.

[10] Le Transporteur soumet que les intéressés semblent vouloir se prêter à un exercice de revue détaillé du bilan 2017-2020 de l'application de la Stratégie déposé en preuve. Il est d'avis que les résultats du bilan déposé en preuve peuvent être questionnés. Toutefois, ce questionnement ne peut se transformer en une remise en cause globale de la Stratégie et de ses fondements.

[11] Le Transporteur estime que la Stratégie a fait ses preuves et constitue toujours le meilleur outil disponible afin d'appuyer le budget de ses investissements annuels.

[12] Il 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.

[13] 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

⁵ Pièce [B-0008](#).

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.

[14] La Régie rappelle que, pour obtenir le statut d'intervenant, une personne intéressée doit démontrer, conformément au Règlement et à la satisfaction de la Régie, son intérêt à participer, sa représentativité et l'objectif visé par son intervention. Dans son appréciation de la demande d'intervention, la Régie tient compte du lien entre les conclusions recherchées et l'intérêt de la personne intéressée. La demande d'intervention doit ainsi démontrer la pertinence de l'apport de la personne intéressée à l'étude du dossier, eu égard à son champ de compétence.

[15] La Régie accueille les demandes d'intervention de l'AHQ-ARQ, de l'AQCIE et de SÉ-AQLPA et leur accorde donc le statut d'intervenant. Elle précise toutefois ci-dessous le cadre à l'intérieur duquel devra s'inscrire leur intervention.

2.2 COMMENTAIRES SPÉCIFIQUES

AHQ-ARQ

[16] L'AHQ-ARQ souhaite aborder, entre autres, les enjeux suivants⁶ :

- la nécessité du budget d'investissements demandé en fonction des indicateurs pertinents de fiabilité et d'état du réseau;
- la prévision des investissements liés aux bris d'équipements;
- l'évolution du taux de risque et sa méthode d'évaluation par le Transporteur;
- l'approche de surutilisation et valeur proposée par le Transporteur pour 2021;
- les prévisions de la demande de la charge locale utilisées par le Transporteur;
- le budget demandé en « Maintien et amélioration de la qualité du service »;
- le budget demandé en « Croissance des besoins ».

[17] Pour évaluer la nécessité et la suffisance d'un budget d'investissements, l'AHQ-ARQ entend se baser sur les indicateurs de fiabilité et d'état du réseau tels que

⁶ Pièce [C-AHQ-ARQ-0002](#), p. 3.

l'Indice de continuité (« IC ») – Opérationnel, l'Indicateur composite de l'Association canadienne de l'électricité et l'impact des IFD⁷.

[18] Le Transporteur réitère que l'évaluation de ses projets d'investissement s'appuie 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. Il soutient que l'analyse de la nécessité et de la suffisance des investissements en se basant sur différents indicateurs de fiabilité et d'état du réseau que souhaite aborder l'AHQ-ARQ n'est pas pertinente. De plus, il rappelle que l'analyse des indicateurs relève du dossier tarifaire et déborde de la présente Demande.

[19] La Régie partage les réserves du Transporteur relatives au respect des acquis réglementaires propres à ce dossier. Elle rappelle que le présent dossier s'inscrit dans la continuité d'application de la Stratégie. Elle partage le point de vue du Transporteur à l'effet que la Stratégie constitue l'outil approprié pour prévoir le niveau d'investissement requis. Toutefois, la Régie estime que la référence à des indicateurs de fiabilité et d'état du réseau peut être utile comme information complémentaire dans le cadre de l'appréciation du bilan 2017-2020 de la Stratégie. Elle demande donc à l'AHQ-ARQ de limiter son intervention en conséquence.

AQCIE

[20] L'AQCIE indique, dans sa demande d'intervention, qu'elle entend traiter des points suivants⁸ :

- la justification pour chaque catégorie d'investissements;
- l'écart entre les investissements autorisés et les investissements établis;
- l'écart entre le taux de risque réel et le taux de risque simulé.

[21] L'AQCIE affirme qu'elle entend examiner en profondeur l'information fournie par le Transporteur et envisage de demander plusieurs précisions concernant la signification concrète de la cote d'impact et de la cote de probabilité. Elle entend également analyser l'évolution dans le temps du nombre des différents types d'équipements selon les niveaux d'impact et le niveau de probabilité de défaillance. De plus, l'AQCIE entend demander des

⁷ « Indisponibilités forcées défaillances », dossier [R-4058-2018](#), pièce [C-AHQ-ARQ-0019](#), diapositive n° 13.

⁸ Pièce [C-AQCIE-0002](#), p. 2 à 4.

précisions concernant la détermination du scénario de gestion de la pérennité optimale en termes de coûts et de bénéfices. En vue de permettre la meilleure compréhension possible de la Stratégie et de la signification des cotes d'impact et de probabilité, l'AQCIE demande à la Régie de prévoir une rencontre technique ou une séance de travail, de préférence avant le dépôt des demandes de renseignements (DDR) afin que celle-ci soit plus productive.

[22] Dans son commentaire du 29 janvier 2021, le Transporteur réitère que les investissements découlent pour la plupart de l'application de la Stratégie et que la hausse en « Maintien des actifs » s'explique principalement par une part plus importante des projets, en maintien des équipements d'appareillage, des lignes et des systèmes d'automatismes, par rapport aux montants globaux des investissements. Les besoins d'investissement s'expliquent par le choix des interventions retenues pour réaliser les remplacements d'équipements et ne découlent pas d'un pourcentage d'augmentation par rapport aux budgets autorisés des années précédentes.

[23] Le Transporteur, qui dépose au présent dossier son troisième bilan de la Stratégie, affirme qu'il est étonnant que l'intéressée demande, plus de dix ans après la mise en place de la Stratégie et considérant qu'elle a participé à plusieurs des dossiers antérieurs, une rencontre technique pour comprendre à nouveau la signification des cotes d'impact et de probabilité déjà expliquées dans les dossiers antérieurs. Le Transporteur réitère que l'examen d'un bilan de la Stratégie ne peut se muer en une remise en cause globale de celle-ci.

[24] Dans sa réplique du 4 février 2021, l'AQCIE aborde sommairement les sujets qu'elle entend traiter. Elle soumet que la demande de la Régie, dans sa décision D-2020-020⁹, de devancer le bilan de la Stratégie d'une année est indicatif d'une volonté d'examiner en profondeur les éléments de la Stratégie qui contribuent à quantifier le taux de risque. L'intervenante soumet qu'il est pertinent, dans le cadre d'une demande d'autorisation du Transporteur des investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$, de questionner certains aspects de l'application de la Stratégie et les coûts qui en découlent, étant donné que les scénarios de cette Stratégie ont été développés il y a plus de 12 ans et que depuis le dernier bilan de 2016, les budgets demandés ont explosé. Selon l'AQCIE, le Transporteur ne peut s'attendre à ce que les augmentations de budgets demandées puissent être autorisées sans être questionnées sérieusement.

⁹ Dossier [R-4097-2019](#), décision [D-2020-020](#).

[25] L'AQCIE justifie sa demande de tenir une séance de travail par le fait, notamment, qu'il y a lieu de mettre à jour des informations qui datent de plus de 10 ans et d'intégrer les modifications qui ont été apportées au modèle depuis cette date. L'intervenante réitère qu'il y a lieu de s'assurer, avant toute analyse supplémentaire, que tous comprennent bien la portée et la signification des différents paramètres et indicateurs utilisés dans le bilan de la Stratégie et qu'une rencontre technique ou une séance de travail sera beaucoup plus efficace et fluide pour les intervenants qu'un processus qui se limiterait à une seule ronde de DDR.

[26] La Régie partage les réserves du Transporteur à l'effet que la remise en cause globale de la Stratégie déborde le cadre d'analyse du présent dossier. Par ailleurs, elle estime que l'abondante documentation incluse aux dossiers annuels depuis le dossier phare R-3670-2008¹⁰ est suffisante pour permettre une bonne compréhension de la Stratégie et de la signification des cotes d'impact et de probabilité. Elle invite l'intervenante à se référer aux dossiers des années antérieures pour obtenir les informations techniques de base concernant l'évaluation de l'impact et de la probabilité de défaillance. La Régie propose à l'intervenante de recueillir les informations qu'elle juge manquantes par l'intermédiaire de DDR. Par ailleurs, afin d'assurer que les intervenants aient toutes les opportunités de recueillir l'information requise à leur analyse, la Régie leur permettra deux rondes de DDR et a établi un calendrier en conséquence.

SÉ-AQLPA

[27] SÉ-AQLPA soumet quant à lui vouloir intervenir sur les sujets suivants¹¹ :

- la prévision de la demande et des besoins en découlant;
- la planification des investissements, encadrant le présent dossier;
- la ventilation des budgets demandés de manière à distinguer l'effet des reports de 2020;
- « Maintien des actifs » : comparaison entre la courbe du taux de risque simulé et la courbe du taux de risque réel (HQT-1 Doc 1, p. 31 et HQT-2 Doc 1, p. 32);
- « Maintien des actifs » : bilan 2017-2020 de la Stratégie (HQD-2 Doc.1);
- le modèle de prévision des mises en service pour la charge locale qui sont à confirmer en 2021 générant des revenus.

¹⁰ Dossier [R-3670-2008](#).

¹¹ Pièce [C-SÉ-AQLPA-0002](#), p. 2 à 7.

[28] En ce qui a trait à la prévision de la demande et des besoins en découlant, le Transporteur affirme ne pas être en mesure de valider et de mettre à jour la prévision de la demande et des besoins du Distributeur. L'intervenant estime que ce sujet est traité dans les dossiers du Distributeur et qu'il devrait être exclu par la Régie.

[29] À cet égard, la Régie estime 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, 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. Ainsi, la Régie permettra que le sujet soit abordé dans ce sens seulement.

3. BUDGETS DE PARTICIPATION

[30] Les budgets de participation des intervenants totalisent un peu plus de 100 000 \$¹².

[31] Le Transporteur soumet que ces budgets sont exagérés et 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 suggère que le budget de participation des intervenants reconnus à participer au présent dossier soit fixé à un maximum de 18 000 \$¹³.

[32] Considérant l'importance et les implications du dossier qui inclut les investissements de moins de 65 M\$ ainsi que la revue du bilan 2017-2020 de la Stratégie, la Régie juge qu'un budget supérieur à celui de 18 000 \$ accordé dans le dossier R-4097-2019 est justifié. **Conséquemment, elle fixe le budget de participation à un maximum de 30 000 \$ par intervenant.**

[33] La Régie rappelle toutefois que le montant des frais qui sera octroyé sera déterminé en tenant compte des normes et barèmes prévus au *Guide de paiement des frais des*

¹² Pièce [B-0008](#), p. 3.

¹³ Pièce [B-0008](#), p. 4.

*intervenants 2020*¹⁴ (le Guide) et selon l'appréciation qu'elle fera du caractère nécessaire et raisonnable des frais engagés et de leur utilité.

4. CALENDRIER

[34] Considérant ces éléments, la Régie fixe l'échéancier suivant pour le traitement du présent dossier :

Le 10 mars 2021 à 12 h	Date limite pour le dépôt des DDR adressées au Transporteur
Le 24 mars 2021 à 12 h	Date limite pour le dépôt des réponses du Transporteur aux DDR
Le 31 mars 2021 à 12 h	Date limite pour le dépôt des DDR adressées au Transporteur
Le 9 avril 2021 à 12 h	Date limite pour le dépôt des réponses du Transporteur
Le 16 avril 2021 à 12 h	Date limite pour le dépôt de la preuve des intervenants et des commentaires des personnes intéressées
Le 23 avril 2021 à 12 h	Date limite pour le dépôt des DDR adressées aux intervenants
Le 30 avril 2021 à 12 h	Date limite pour le dépôt des réponses des intervenants aux DDR

¹⁴ [Guide de paiement des frais 2020.](#)

Le 7 mai 2021 à 12 h	Date limite pour le dépôt de l'argumentation du Transporteur
Le 14 mai 2021 à 12 h	Date limite pour le dépôt de l'argumentation des intervenants
Le 21 mai 2021 à 12 h	Date limite pour le dépôt de la réplique du Transporteur

[35] Enfin, tel que prévu au Guide, un intervenant qui souhaite mettre fin à son intervention devra indiquer son intention de le faire et soumettre ses conclusions à la Régie au plus tard le 16 avril 2021.

[36] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE les demandes d'intervention de l'AHQ-ARQ, de l'AQCIE et de SÉ-AQLPA et leur accorde le statut d'intervenant;

FIXE l'échéancier du dossier selon le calendrier décrit à la section 4;

ORDONNE aux intervenants de se conformer à l'ensemble des autres éléments décisionnels contenus dans la présente décision.

Esther Falardeau
Régisseur