

## **ARGUMENTATION DU TRANSPORTEUR**



CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL

**NO : R-3778-2011**

**HYDRO-QUÉBEC**, personne morale de droit public légalement constituée en vertu de la *Loi sur Hydro-Québec* (L.R.Q., c. H-5), ayant son siège social au 75, boul. René-Lévesque Ouest, dans les cité et district de Montréal, province de Québec, H2Z 1A4,

Demanderesse

---

## DEMANDE D'AUTORISATION DU BUDGET DES INVESTISSEMENTS 2012

### ARGUMENTATION DU TRANSPORTEUR

---

#### INTRODUCTION

Le Transporteur s'adresse à la Régie de l'énergie (la « Régie ») afin d'obtenir l'autorisation requise pour l'acquisition et la construction d'immeubles et d'actifs destinés au transport d'électricité conformément à l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi ») et au *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* (le « Règlement »). Il demande ainsi à la Régie d'autoriser son budget d'investissements 2012 au montant de 564,3 M\$.

La preuve documentaire produite en appui à la demande du Transporteur est complète, probante et contient toutes les informations réglementaires requises selon la Loi, le Règlement et le *Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité* (Chapitre 2). Elle contient également les suivis spécifiques découlant de décisions antérieures de la Régie, tel que le suivi des interventions en fonction du risque 2010 et 2011 (voir les pièces HQT-1, Document 1, page 49 ss. et HQT-2, Document 1.1).

Par ailleurs, l'argumentation du Transporteur se concentre sur les sujets à débattre, tels que déterminés par la Régie dans sa décision D-2011-146, soit : « l'étude du présent dossier devrait être limitée à l'examen du bilan de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur et à l'étude des coûts associés aux investissements ».

## 1. DEMANDE

### 1.1. CONTEXTE ET CADRE RÉGLEMENTAIRE

#### *CONTEXTE*

Comme pour les années passées, la présente demande s'inscrit dans la foulée des grandes orientations stratégiques du Transporteur, soit celles d'assurer la qualité du service de transport d'électricité, d'accroître la capacité du réseau pour répondre aux besoins de ses clients et de le rendre encore plus performant.

À l'instar de celles qui l'ont précédée, cette demande repose sur la prémisse incontournable que le Transporteur doit et prévoit investir des sommes importantes pour assurer le développement et la pérennité de ses installations afin de continuer à répondre à la croissance de la demande et aux exigences de qualité et de fiabilité de ses clients.

Par ailleurs, cette demande s'appuie sur deux pratiques, récemment mises en place par le Transporteur, soit la stratégie de gestion de la pérennité des actifs (la « Stratégie ») et la gestion des investissements par portefeuille. Ces pratiques, mises en place respectivement en 2007 et en 2010, portent leurs fruits et le Transporteur compte poursuivre dans cette voie, tel que plus amplement explicité ci-après.

#### *CADRE RÉGLEMENTAIRE*

Dans sa décision, la Régie mentionne :

« La Régie considère qu'une demande sous l'article 73 de la Loi n'est pas le forum approprié pour débattre du caractère prudemment acquis et utile des actifs à inclure dans la base de tarification. Ces questions relèvent davantage d'un dossier tarifaire. Conséquemment, la Régie n'entend pas traiter de cette question dans le cadre de la présente demande. » (D-2011-146, par.14, page 6)

Or, l'intervenant ACEF de l'Outaouais, dans son mémoire, mentionne :

« L'intervenante constate que le Transporteur ne répond en rien ici aux exigences de démonstration de la justesse et du caractère utile de ses investissements de moins de 25 M\$ pour l'année 2012, comme le veulent la Loi et le Règlement et les cas requérant une autorisation de la Régie. » (page 6)

Tout comme pour les années antérieures, le Transporteur répond pleinement aux exigences du cadre réglementaire prévues à la Loi et au Règlement.

Le Transporteur est surpris qu'un intervenant régulier aux travaux de la Régie fasse fi des directives claires de la Régie (précitées) et du cadre réglementaire, depuis longtemps déterminé, des demandes d'autorisation du budget annuel des investissements du Transporteur.

L'interrelation entre les articles 49 et 73 de la Loi est bien connue et circonscrite. Dans sa décision D-2005-050, dans le cadre de la Phase 1 de la cause tarifaire 2005, la Régie a précisé ce qu'elle requiert aux fins de la démonstration du caractère prudemment acquis et utile des actifs aux fins de leur inclusion dans la base de tarification du Transporteur :

« Il appartient au Transporteur de démontrer la prudence et l'utilité de ses investissements. Ce fardeau de preuve, commun à tous les demandeurs et à l'ensemble de la demande tarifaire, ne peut lui échapper à l'égard des ajouts à la base de tarification. Aucune disposition, dans la Loi, ne soutient une absence de preuve ou un tel renversement du fardeau de la preuve aux intervenants à ce sujet.

Par ailleurs, le Transporteur est soumis à un régime d'approbation préalable de ses investissements en vertu de l'article 73 de la Loi. Dans le cadre de cet examen, la Régie se penche notamment sur les objectifs, la description, la justification du projet en relation avec l'objectif visé, sa faisabilité technique et économique, les alternatives, la raisonnable des coûts et l'impact tarifaire du projet. La Régie porte alors un premier jugement sur le caractère prudent de l'investissement ainsi que sur l'utilité appréhendée du projet. Cette approbation, pour donner un sens à la Loi, doit avoir un effet lors de l'approbation de l'ajout d'un tel actif à la base de tarification du Transporteur.

Si le projet est réalisé dans le contexte qui soutient son autorisation préalable et que les coûts de réalisation ne sont pas supérieurs à ceux approuvés, la Régie peut présumer de leur prudence et de leur utilité. » (Nous soulignons.)

De là, le Transporteur prie la Régie d'écarter les propos des intervenants à l'égard de la justesse et du caractère utile de ses investissements de moins de 25 M\$ pour l'année 2012. À cet effet, il réitère que la preuve documentaire produite au dossier est complète, probante et contient toutes les informations réglementaires requises.

## 1.2. SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS POUR L'ANNÉE 2012

Dans sa preuve (HQT-1, Document 1, page 8 ss.), le Transporteur présente, par catégorie, les enveloppes d'investissements qu'il prévoit en 2012 pour la réalisation des projets de moins de 25 M\$.

### Investissements 2012 pour les projets de moins de 25 M\$

Catégorie d'investissements	Budget (M\$)
<b>Investissements ne générant pas de revenus additionnels</b>	<b>466,8</b>
Maintien des actifs	381,7
Maintien et amélioration de la qualité du service	52,0
Respect des exigences	33,1
<b>Investissements générant des revenus additionnels</b>	<b>97,6</b>
Croissance des besoins de la clientèle	97,6
<b>Total</b>	<b>564,3</b>

Le Transporteur souligne que le montant des investissements 2012 lié aux **projets en cours au 30 avril 2011** s'élève à 284,1 M\$ et que le montant des investissements relatifs aux **projets débutant après le 30 avril 2011** s'élève à 280,2 M\$ pour un total des

investissements requis en 2012 de 564,3 M\$. La gestion des investissements par portefeuille permet au Transporteur d'identifier et prioriser les projets parmi les projets débutant après le 30 avril 2011 pour ultérieurement retenir les projets et calculer les flux associés à ces projets.

Enfin, ces enveloppes d'investissement s'inscrivent dans un contexte global des investissements du Transporteur pour l'année 2012 qui s'établit à 1 884,7 M\$, tel qu'il appert de la preuve.

## **2. JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS**

### **2.1. PRÉVISION ET RÉALISATION DES INVESTISSEMENTS**

Dans sa preuve, le Transporteur présente son budget pour l'année 2012 ainsi que les prévisions des investissements sur l'horizon 2013 à 2015 (HQT-1, Document 1, page 21).

Également, le Transporteur fait état de l'historique des investissements autorisés et réalisés au cours des années 2008 à 2010 (HQT-1, Document 1, page 13 ss.).

Ces prévisions et les résultats obtenus sont probants et démontrent que le Transporteur pratique une saine gestion de ses activités. Des écarts peuvent parfois subsister entre les prévisions offertes par le Transporteur et les résultats réels. Cependant, la performance du Transporteur demeure excellente lorsque l'on considère notamment que pour l'année 2010, le Transporteur a investi plus de 1 G\$ avec un écart de 3 % entre les investissements prévus et ceux réalisés.

La Régie, à l'occasion de ses demandes de renseignements, a questionné le Transporteur quant à l'amélioration de la « fiabilité des prévisions » (HQT-3, Document 1, page 3 ss.). À cet égard, le Transporteur souhaite réitérer ce qui suit.

**L'exercice de réalisation des investissements** à court, moyen et long termes sur le réseau de transport est exigeant notamment en ce que le Transporteur doit maintenir l'équilibre du réseau en temps réel, en parant aux bris inévitables, et de façon concomitante réaliser les travaux nécessaires, en pérennité et en croissance, afin de rencontrer la demande de la clientèle québécoise. À ce chapitre, rappelons certains éléments soumis par le Transporteur dans sa preuve, qui influent sur la réalisation des investissements :

- Des bris et autres imprévus qui résultent en des travaux additionnels de remplacement d'équipements ;
- La disponibilité de la main-d'œuvre ;
- La disponibilité du réseau au moment prévu ;
- Le report d'activités dans le temps en raison de retard de livraison de fournitures ;
- Le devancement d'activités dans le temps.

A noter que ces éléments sont, pour une partie appréciable, hors du contrôle du Transporteur et qu'ils ont une influence déterminante sur l'exécution de ses travaux.

Le Transporteur réitère :

- qu'il entend poursuivre l'amélioration de ses prévisions en optimisant la gestion des investissements par portefeuille afin de mieux contrôler les coûts et ainsi agir sur les causes des écarts ;
- qu'il poursuit la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement pour les automatismes, les lignes, les transformateurs et les disjoncteurs afin de garantir l'approvisionnement de ces équipements stratégiques avec des délais de livraison garantis par les fournisseurs ;
- qu'il optimise la planification opérationnelle de ses activités pour mieux tenir compte des disponibilités de sa main-d'œuvre et du réseau.

Avec égards, un examen de la performance du Transporteur ne démontre pas de biais ou d'écarts qui soient inexplicables ou qui soient au détriment de la clientèle en ce qu'elle aurait à supporter un fardeau financier indu. De là, le Transporteur prie la Régie d'accepter le budget des investissements de l'année 2012.

Enfin, il est à souligner que le budget autorisé par la Régie constitue de par sa nature une « enveloppe ». Autrement dit, les budgets autorisés qui ne sont pas utilisés dans l'année par le Transporteur ne seront pas imputés aux projets en cause. Le coût final correspondra aux montants réellement déboursés et sera présenté pour inclusion dans la base de tarification du Transporteur au moment opportun avec les démonstrations requises à l'appui lors d'un dossier tarifaire. Il sera alors loisible à la Régie de questionner le Transporteur, à nouveau, à ce moment.

## **2.2. INVESTISSEMENTS NE GÉNÉRANT PAS DES REVENUS ADDITIONNELS**

Les investissements envisagés dans cette catégorie visent le Maintien des actifs, le Maintien et amélioration de la qualité du service et le Respect des exigences.

### *Maintien des actifs*

Les investissements requis en 2012 s'élèvent à 381,7 M\$ et se répartissent comme suit:

Appareillage : 180,9 M\$  
Automatismes : 81,6 M\$  
Lignes : 30,0 M\$  
Actifs de soutien : 60,5 M\$  
Télécommunications : 28,7 M\$

Les investissements relatifs aux actifs de transport d'électricité (appareillage, automatismes, lignes) résultent de l'application de la Stratégie.

Les investissements relatifs aux actifs de soutien et de télécommunications font l'objet de démarches distinctes et tiennent compte des caractéristiques particulières de ces types d'actifs.

### *Maintien et amélioration de la qualité du service*

Ces investissements visent la satisfaction de la clientèle ou le rehaussement de la qualité du service. Ils totalisent 52,0 M\$ pour l'année 2012.

Le Transporteur identifie et classe les projets d'investissement de cette catégorie selon différents éléments déclencheurs indiqués au tableau suivant :

#### **Investissements 2012 en Maintien et amélioration de la qualité du service**

<b>Éléments déclencheurs</b>	<b>Budget Projets &lt; 25 M\$ (M\$)</b>
<i>Comportement du réseau de transport</i>	18,0
<i>Fiabilité des équipements</i>	3,4
<i>Continuité de service</i>	16,9
<i>Qualité de l'onde</i>	3,0
<i>Durabilité des équipements</i>	4,2
<i>Recherche et développement</i>	6,5
<b>Total</b>	<b>52,0</b>

Le Transporteur présente les améliorations prévues et les indicateurs sur lesquels les différents projets pourraient avoir un impact.

### *Respect des exigences*

Ces investissements découlent de la nécessité pour le Transporteur de se conformer aux lois et règlements en vigueur, aux engagements contractuels et aux encadrements et normes internes auxquels il doit se conformer.

Les investissements requis en 2012 s'élèvent à 33,0 M\$ et se répartissent comme suit:

#### **Investissements 2012 en Respect des exigences (M\$)**

<b>Sources d'exigences</b>	<b>Budget Projets &lt; 25 M\$</b>
<i>Lois, règlements et avis</i>	13,8
<i>Engagements contractuels</i>	6,4
<i>Normes ou encadrements internes</i>	8,8
<i>Exigences de la NERC</i>	4,0
<b>Total</b>	<b>33,0</b>

La preuve, les informations et les explications fournies démontrent la nécessité du budget demandé par le Transporteur à cet égard.

### **2.3. INVESTISSEMENTS GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS**

Ces investissements visent à combler les besoins croissants d'alimentation de la charge locale desservie par Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) et à intégrer les nouvelles sources de production de différents producteurs.

Les investissements envisagés dans cette catégorie en 2012 s'élèvent à 97,6 M\$. Ils se répartissent comme suit :

- Alimentation de la charge locale : 67,1 M\$
- Intégration de puissance : 30,5 M\$

Le Transporteur réitère (extrait HQT-1, Document 1, page 47) :

Il importe de souligner que la planification intégrée des interventions liées à la croissance des besoins de la clientèle et celles à la pérennité des actifs permet au Transporteur de réaliser les bons projets au bon moment et au meilleur coût et dépasse le strict cadre des projets dont le coût individuel est de moins de 25 M\$. La répartition des investissements entre ceux de moins de 25 M\$ et ceux égaux ou supérieurs à 25 M\$ peut varier d'une année à l'autre, ce qui peut expliquer en partie les écarts observés d'une année à l'autre.

La preuve, les informations et les explications fournies démontrent la nécessité du budget demandé par le Transporteur à cet égard.

### **2.4. IMPACT TARIFAIRE**

Afin d'estimer l'impact tarifaire des investissements projetés, le Transporteur prend en considération les coûts associés aux mises en service qui comprennent l'amortissement, le coût en capital, la taxe sur les services publics ainsi que les charges d'exploitation (pièce HQT-1, Document 1, page 52 ss.). Le Transporteur présente l'impact tarifaire des investissements projetés sur un horizon de 10 ans, le tout conformément aux exigences de la Régie. L'estimation de l'impact tarifaire dans le cadre de la présente demande s'inscrit dans la continuité des décisions antérieures de la Régie quant à l'autorisation des projets d'investissements.

L'estimation de l'impact tarifaire des investissements projetés est présentée comme suit :

- Investissements ne générant pas de revenus additionnels
- Investissements générant des revenus additionnels
- Ensemble des investissements

La preuve du Transporteur indique, pour l'ensemble de la période (2012 à 2021), que l'impact tarifaire ne créera pas de fardeau indu à la clientèle.

### **2.5. IMPACT SUR LA FIABILITÉ ET LA QUALITÉ DU SERVICE**

Dans le cadre de la planification de ses interventions et de ses investissements, le Transporteur vise à prioriser la fiabilité du réseau de transport d'électricité ainsi qu'à maintenir et améliorer la continuité de service.

Les investissements du Transporteur en Maintien des actifs et en Maintien et amélioration de la qualité du service ont pour objet, de façon générale, d'assurer le maintien et le rehaussement de la fiabilité du réseau de transport et la qualité de la prestation des services de transport et ce, au bénéfice de l'ensemble des clients du service de transport (charge locale et point à point).

La Stratégie, dont l'évaluation du risque constitue la pièce maîtresse, permet d'identifier les équipements que le Transporteur priorisera lors de ses interventions.

Les renseignements fournis par le Transporteur sont probants et démontrent que le budget des investissements est requis afin de maintenir et d'améliorer la fiabilité du réseau de transport ainsi que la qualité du service offert à la clientèle.

## **2.6. RÉALLOCATION ENTRE LES CATÉGORIES**

Dans sa décision concernant le budget des investissements 2011 du Transporteur, la Régie mentionne (D-2010-138, page 16):

### **« 6. RÉALLOCATION ENTRE LES CATÉGORIES**

[57] Afin de disposer d'une marge de manœuvre suffisante pour gérer efficacement ses investissements et alléger le processus réglementaire auquel il est assujéti, le Transporteur demande à la Régie la permission de réallouer jusqu'à 25 M\$ entre les catégories d'investissements, sans toutefois excéder le montant total des investissements qui seront autorisés pour l'ensemble des catégories.

[58] La Régie autorise le Transporteur à réallouer jusqu'à 25 M\$ entre les catégories d'investissements, sans toutefois excéder le montant total des investissements autorisés par la présente décision pour l'ensemble des catégories. »

Ces mentions sont toujours valables et le Transporteur prie la Régie de les reconduire.

## **3. STRATÉGIE DE GESTION DE LA PÉRENNITÉ DES ACTIFS**

### **3.1. BILAN**

En 2007, le Transporteur a mis en œuvre sa Stratégie qui repose sur une gestion des risques, en fonction de la probabilité de défaillance des équipements et de l'impact de ces défaillances éventuelles sur le réseau. Elle permet d'identifier les projets prioritaires et ainsi de favoriser l'utilisation optimale des ressources humaines et financières et ce, dans le but de maintenir la qualité du service de transport ainsi que les investissements du Transporteur à un niveau acceptable.

Cette Stratégie du Transporteur, qui s'inspire des meilleures pratiques de l'industrie, a reçu l'appui de la Régie à de nombreuses reprises, notamment aux décisions suivantes :

- D-2008-020, pages 12 ss.
- D-2009-013, page 27
- D-2010-056, pages 13 ss.

La preuve documentaire offerte par le Transporteur au soutien de sa demande, ainsi que dans les dossiers qui l'ont précédée, est probante quant à l'application de la Stratégie du Transporteur (voir HQT-2, Document 1).

Les informations fournies par le Transporteur relativement à l'application de la Stratégie visent à présenter les résultats du bilan et à répondre aux demandes de la Régie visant divers aspects de la Stratégie et découlant de ses décisions précitées. Ce bilan permet à la Régie de disposer des données nécessaires pour compléter l'évaluation de la Stratégie.

### **3.2. SUIVI**

Le Transporteur souhaite poursuivre le développement, le déploiement et l'amélioration de la Stratégie en raison notamment des bénéfices qui en découlent et ce, tel que mentionné en preuve (voir HQT-2, Document 1, page 33 ss.).

Le Transporteur préconise des mesures d'amélioration continue pour l'ensemble de ses pratiques, y incluant la Stratégie. Pour les années et les dossiers subséquents, ces améliorations seront identifiées par le Transporteur dans sa preuve.

De plus, le Transporteur propose de faire le point sur les résultats de l'application de la Stratégie. Ainsi, si la Régie y donne son aval, le Transporteur déposera à l'occasion de la demande d'autorisation du budget des investissements pour l'année 2017, un second bilan d'application de la Stratégie. À cette occasion, le Transporteur propose que la Régie et les intervenants puissent le questionner quant aux résultats obtenus par suite de l'application de la Stratégie.

Cette proposition du Transporteur est motivée par un désir d'allègement réglementaire qui identifie la détermination d'un forum précis pour l'examen de la Stratégie tout en permettant, dans l'intervalle, au Transporteur et ses représentants de cibler leurs efforts sur son application et déploiement.

## **4. MÉMOIRES DES INTERVENANTS – COMMENTAIRES**

### **4.1. ACEFO**

Le 2 novembre 2011, l'intervenant a produit son mémoire. En sus des éléments qui précèdent, le Transporteur souhaite répondre aux éléments qui y sont contenus.

Dans son mémoire, l'intervenant mentionne:

*L'ACEFO est d'abord très surprise d'apprendre que dans le présent dossier le Transporteur ne connaît pas tous ses projets pour lesquels il demande une autorisation d'investissement. [...]*

*L'intervenante peut comprendre que HQT devrait faire un choix d'ici le 31 décembre 2011 entre plusieurs projets d'investissement, en fonction des priorités qui vont se dessiner à elle en 2012 avant de pouvoir trancher quels projets elle doit financer, mais ne peut appuyer une telle demande d'investissement de 280,2 M\$ pour des projets qui, le jour du dépôt de la requête et probablement jusqu'à la fin de l'année en cours, voire après que la Régie rende sa décision dans le présent dossier, ne sont pas tous connus. (Pages 5 et 6)*

En réponse, le Transporteur réitère que la demande est conforme au cadre réglementaire en place. Tout comme pour les dossiers des années antérieures, que la Régie a autorisés, le budget des investissements du Transporteur est présenté par catégorie d'investissement avec une description synthétique des investissements. Ainsi, le Transporteur présente une estimation des investissements à venir au 31 décembre de l'année témoin projetée 2012 et les flux monétaires annuels prévus.

Des projets sont identifiés lors du dépôt de la demande et ils sont par la suite confirmés à mesure que l'année s'écoule. La gestion des investissements par portefeuille permet au Transporteur d'identifier et de prioriser les projets parmi ceux débutant après le 30 avril 2011, pour ultérieurement retenir les projets et calculer les flux associés à ces projets. En raison de ce paradigme de gestion incontournable, le cadre réglementaire prévoit que le Transporteur présente une enveloppe ou un budget d'investissements et non des projets préalablement confirmés.

Aussi, le Transporteur prie la Régie de rejeter les commentaires de l'intervenant à cet égard.

Dans son mémoire (pages 6 ss.), l'intervenant questionne les écarts entre les prévisions et les investissements réalisés pour l'année 2010 et souhaite la mise en place de suivis particuliers à l'égard des « résultats des actions de surveillance et d'entretien »:

*L'intervenante considère pourtant qu'il s'agit ici d'une question importante qui nécessite même une ordonnance de la Régie amenant le Transporteur à lui rendre compte régulièrement sur les résultats de ses actions dans ce domaine (surveillance et entretien des transformateurs) mais aussi et ultimement sur la qualité de ses prévisions en matière d'investissement en maintien des actifs. Cela nécessiterait, bien avant le développement dans la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur, des critères et paramètres d'évaluation des états des transformateurs en exploitation. Cette action semble se concrétiser, d'après la preuve du Transporteur, puisqu'on nous annonce qu'un groupe de travail d'experts de HQT se penche actuellement sur ce sujet et qu'un système de documentation pour archiver les données sur l'état des transformateurs de puissance pourrait être mis en place à la suite de l'élaboration des critères d'état de ces équipements.*

Le Transporteur n'est pas en faveur d'une telle mesure qui, outre qu'elle est en contradiction avec l'allègement réglementaire souhaité, n'est pas nécessaire. En effet, le Transporteur est d'avis que le nouveau suivi annuel proposé des résultats des actions de surveillance et d'entretien des transformateurs déborde du cadre du présent dossier et n'apporterait rien de tangible à la Régie et son personnel dans l'analyse des dossiers à venir notamment en ce que ces déplacements d'activités sont conjoncturels et fortement influencés par des événements, pour partie, hors du contrôle du Transporteur. De l'avis du Transporteur, cette proposition de l'intervenant n'est justifiée par aucune situation particulière qui exige un nouveau suivi.

Par ailleurs, les déplacements d'activités dans le temps (15 M\$) incluent le **report d'activités** (notamment en raison de retards de livraison d'équipements ou encore de l'indisponibilité du réseau au moment prévu des mises en service) et le **devancement d'activités** (notamment en raison de devancement de livraison d'équipements ou de la disponibilité imprévue du réseau en été).

Le Transporteur rappelle que sa mission de base est de maintenir un service de transport permettant de répondre aux besoins de ses clients, en assurant la continuité et la qualité de ce service. Avec égards, ces reports et devancements, outre leur caractère évident de

réurrence dans la gestion d'un réseau de transport comme celui du Transporteur, ne sont pas matériels ou significatifs.

Le Transporteur réitère qu'il compte améliorer ses prévisions en optimisant la gestion des investissements par portefeuille afin de mieux contrôler les coûts et agir sur les causes des écarts (voir HQT-3, Document 1, réponse 1.1). Dans ce sens, les experts du Transporteur en appareillage électrique développent actuellement des critères d'état pour les transformateurs de puissance.

En raison de ce qui précède, le Transporteur prie la Régie de rejeter les propositions de l'intervenant.

#### **4.2. GRAME**

Le 2 novembre 2011, l'intervenant a produit son mémoire. En sus des éléments qui précèdent, le Transporteur souhaite répondre à certains éléments contenus à ce mémoire.

##### ***Nouveaux suivis demandés par l'intervenant***

L'intervenant souhaite la mise en place de nouveaux suivis ou évaluations à l'égard de nombreux aspects du dossier.<sup>1</sup>

Le Transporteur est en désaccord avec cette démarche qui est à contre-courant des efforts d'efficacité et d'efficience qu'il déploie ainsi que de l'approche d'allègement réglementaire préconisée par la Régie et le Transporteur.

Depuis quelque temps déjà (notamment les lettres du président de la Régie de juillet 2010), la Régie met de l'avant le concept d'efficience du processus réglementaire comme étant un aspect incontournable de la réglementation du Transporteur. De l'avis du Transporteur, ce concept s'incarne tant dans la gestion des instances que dans les suivis qui découlent des décisions de la Régie. La mise en place d'un nouveau suivi implique généralement des ressources humaines et matérielles dont les coûts sont assumés par la clientèle du Transporteur via ses tarifs. De là, la mise en place d'un nouveau suivi doit, de l'avis du Transporteur, se justifier par une situation particulière qui exige de façon incontestable ce nouveau suivi. Or, ce test n'est pas ici rencontré et aucun des arguments avancés par l'intervenant ne justifie la mise en place de ces nouveaux suivis.

Le Transporteur intègre déjà, à sa gestion des projets d'investissements, de très nombreux suivis qui se retrouvent à la demande qu'il produit annuellement à la Régie. Les nouveaux suivis suggérés par l'intervenant démontrent toute l'importance qu'il attache aux aspects environnementaux et de développement durable, ce qui est louable. L'intervenant omet cependant de prendre en compte les concepts d'efficience et d'allègement réglementaire précités.

Par ailleurs, il importe de rappeler qu'Hydro-Québec a, au fil des ans et des projets, démontré sa grande sensibilité quant aux préoccupations environnementales, lesquelles

---

<sup>1</sup> A titre d'exemple (références aux pages du mémoire du GRAME) : Page 14: « étendre le système de documentation aux transformateurs de mesure », page 22: « suivi des équipements comportant un risque additionnel lié à la protection de l'environnement », page 27: l'implantation d' « une base de données tenant compte [...] de la fiabilité des équipements et ainsi préserver l'environnement [...] ».

sont intrinsèquement liées au développement de tout projet à Hydro-Québec, dont ceux du Transporteur. Hydro-Québec est une entreprise responsable et tel que son *Rapport sur le développement durable 2010* le mentionne :

*Hydro-Québec applique depuis longtemps les principes du développement durable. Il y a 40 ans, l'entreprise créait la fonction environnement avec l'embauche de ses premiers spécialistes en environnement.*

*La vision d'Hydro-Québec en matière de développement durable va toutefois bien au-delà des questions de gestion environnementale. Elle reflète aussi une volonté ferme de permettre aux parties prenantes d'exprimer leurs attentes et leurs préoccupations ainsi que le souci d'assurer la viabilité économique de l'entreprise tout en contribuant à la vitalité économique du Québec. À cet égard, chaque projet entrepris par Hydro-Québec doit être à la fois rentable, acceptable du point de vue environnemental et accueilli favorablement par les communautés locales. (Page 1).*

*[...] Le système de gouvernance d'Hydro-Québec vise l'intégration des principes du développement durable dans les activités courantes et les projets de développement de l'entreprise. Depuis plus de dix ans, les activités de la majorité des employés sont encadrées par des systèmes de gestion environnementale certifiés ISO 14001. À ce jour, ce sont les activités de près de 20 000 d'entre eux qui sont concernées. (Page 6)*

Ces faits devraient rassurer l'intervenante et limiter son désir de développer de nouveaux suivis hors de ceux déjà en place et exigés par la Régie.

De plus, le cadre réglementaire applicable aux projets d'investissements du Transporteur est bien circonscrit :

- Une demande d'autorisation d'investissements constitue un exercice d'analyse de nature technico-économique. Cette analyse porte notamment sur la justification du projet en regard de ses objectifs, de l'impact des coûts sur les tarifs et de l'impact du projet sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité, conformément aux exigences prescrites par la Loi et le Règlement (notamment D-2010-084).
- Il n'est pas du ressort de la Régie de procéder à une analyse détaillée des impacts environnementaux et d'ordonner la mise en place de mesures d'atténuations pour un projet si celui-ci est jugé d'intérêt public. Cela appartient à d'autres entités désignées par le législateur en vertu d'autres lois et en vertu desquelles la Régie n'a aucune juridiction (D-2010-061).
- La Régie n'est pas assujettie à la *Loi sur le développement durable* lorsqu'elle étudie une demande en vertu de l'article 73 de la Loi (D-2010-061).
- « *L'article 5 de la Loi n'est pas attributif de compétence et ne donne pas de pouvoirs spécifiques à la Régie, puisque les compétences spécifiques de la Régie sont énumérées au chapitre III de la LRÉ intitulé « Fonctions et pouvoirs » de la Régie. L'article 5 traite plutôt de la façon dont la Régie doit exercer sa compétence* » (Avis A-2005-01).

Avec égards pour l'avis contraire, l'intervenant n'a pas fait la démonstration probante que les suivis ou évaluations suggérés sont requis et valables, qu'ils correspondent à des situations particulières qui exigent de façon incontestable de nouveaux suivis et qu'ils prennent en compte le cadre réglementaire. De là, ces suivis supplémentaires devraient tous être rejetés par la Régie.

## **Observations spécifiques du Transporteur**

De façon spécifique et en sus de ce qui précède, le Transporteur répond à certains commentaires de l'intervenant:

- Bilan de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs – Préoccupation concernant des substances toxiques (mémoire page 7)

Le Transporteur précise que les transformateurs de mesure ont été intégrés à toutes les grilles d'analyse du risque dans un premier temps par l'âge pour les grilles de janvier 2008 et 2009 et dans un second temps par les critères de pérennité pour les grilles de janvier 2010 et 2011.

- Évaluation de l'état et critères de pérennité – Traçabilité des équipements (mémoire page 12)

Le Transporteur estime que la question des résultats en termes de réduction des coûts et de traçabilité des transformateurs de mesure n'est pas pertinente pour l'évaluation de l'état et des critères de pérennité.

Le GRAME tente d'obtenir l'assurance que le Transporteur traite adéquatement la question de la protection de l'environnement via un suivi spécifique des équipements à risque comme ceux contenant des huiles et particulièrement ceux pouvant contenir des substances toxiques comme les BPC, soit les transformateurs de mesure. Le Transporteur souhaite rassurer l'intervenant à cet égard. En effet, les risques environnementaux sont déjà considérés dans l'axe des impacts d'une fin de vie d'un équipement. De plus, l'utilisation des transformateurs de mesure pouvant contenir du BPC relève plutôt des autorités chargées de l'application des lois environnementales.

- Système de documentation – Étendre le système aux transformateurs de mesure (mémoire page 14)

Le Transporteur rappelle qu'il y a déjà un système distinct d'informations pour archiver les résultats d'analyse d'échantillons d'huile de ces équipements.

L'approche utilisée par le Transporteur pour déterminer les équipements devant faire l'objet d'interventions en pérennité est basée sur l'application de la Stratégie. Ces équipements sont de plus gérés en boucle fermée, c'est-à-dire que le Transporteur planifie des interventions en pérennité avant la défaillance de fin de vie de ces équipements.

Le Transporteur rappelle que les risques environnementaux et les coûts sont déjà considérés dans l'axe des impacts de fin de vie d'un équipement.

- Évaluation du risque – Grilles présentées séparément pour certains équipements (étape 1 – 2e volet) (mémoire page 18)

Les transformateurs et inductances incluent les transformateurs de mesure. Les équipements considérés à risque élevé représentent moins de 1,4% de ces équipements et moins de 0,4% des équipements d'appareillage et des ouvrages civils.

Le taux de risque des transformateurs et inductances suit les prévisions du Transporteur et aurait vraisemblablement augmenté si le Transporteur n'avait pas réalisé des interventions sur ces équipements.

- Évaluation du niveau d'investissement – Gestion risque transformateurs de mesure (étape 1 – 3e volet) (mémoire page 20)

Le Transporteur note la satisfaction de l'intervenant à l'égard des mesures mises en place.

- Suivi des interventions en fonction du risque – Suivi des équipements comportant un risque additionnel lié à la protection de l'environnement (mémoire page 22)

Le Transporteur rappelle que les risques environnementaux et les coûts qui en découlent sont déjà considérés dans l'axe des impacts de fin de vie d'un équipement.

- Suivi et poursuite de la Stratégie – Indicateur adapté pour inclure fuites et bris (mémoire page 23)

Le Transporteur ne voit pas l'utilité de cette proposition.

Dans une perspective d'amélioration continue, le Transporteur applique la Stratégie en réalisant un suivi des interventions réalisées sur son réseau de transport en fonction du risque pour les équipements d'appareillage et les équipements d'automatismes et un suivi du taux de risque de son parc d'équipements.

- Lignes aériennes et les lignes souterraines – Recyclage des huiles isolantes (mémoire page 25)

Le Transporteur note la satisfaction de l'intervenant à l'égard des mesures mises en place.

- Investissements en Maintien et amélioration de la qualité du service – Risque sur l'environnement un déclencheur (mémoire page 26)

Le Transporteur rappelle que la protection de l'environnement n'est pas un élément déclencheur pour un projet en *Maintien et amélioration de la qualité du service*.

Par ailleurs, les activités et les projets du Transporteur sont réalisés dans le respect des exigences légales et des autres exigences environnementales auxquelles Hydro-Québec est soumise.

- Évolution des taux de défaillance en fonction des manœuvres - Implantation d'une base de données tenant compte de la fiabilité des équipements et ainsi préserver l'environnement (mémoire page 27)

Selon le Transporteur, cette base de données n'est pas requise, ni utile, du fait que la courbe de vieillissement utilisée tient compte de ces effets et des données historiques disponibles à l'égard des équipements.

- Investissements en Maintien et amélioration de la qualité du service – recherche et développement (mémoire page 28)

Le Transporteur note la satisfaction de l'intervenant à l'égard des réponses fournies.

- Investissements en Respect des exigences (mémoire page 30)

Le Transporteur note la satisfaction de l'intervenant à l'égard des réponses fournies.

- Intégration de petites centrales hydrauliques (mémoire page 32)

Le Transporteur note la recommandation de l'intervenant d'approuver les investissements de 2 M\$ pour l'intégration de nouvelles centrales hydrauliques.

## **CONCLUSION**

En résumé, la *Demande d'autorisation du budget des investissements pour l'année 2012 du Transporteur* et la preuve à son soutien

- sont conformes au cadre réglementaire et probants ;
- démontrent que le budget des investissements est requis afin que le Transporteur puisse s'acquitter de sa mission, respecter ses engagements envers ses clients et d'assurer la fiabilité du réseau de transport d'électricité.

Le Transporteur prie donc la Régie d'accueillir sa demande selon ses conclusions.

Le tout respectueusement soumis.