

RÉPLIQUE 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

RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR

INTRODUCTION

Le 25 novembre 2011, le Transporteur a reçu les argumentations des intervenants dans ce dossier.

En conformité avec la décision D-2011-146, le Transporteur offre à la Régie sa réplique aux arguments des intervenants.

ACEFO

L'intervenant reprend à nouveau à son argumentation, puisqu'il en a fait état dans son mémoire, qu'il « *conteste le fait que la demande de HQT porte sur des montants d'investissement correspondant en partie à des projets qui ne sont pas encore identifiés ni connus au moment du dépôt de la demande.* » (Paragraphe 10 de son argumentation).

En réplique, le Transporteur réitère ce qu'il a mentionné dans son argumentaire, notamment :

- le dossier, tel que constitué par le Transporteur, répond aux exigences du cadre réglementaire applicable (présentation par catégorie avec une description synthétique des investissements) ;
- au moment du dépôt de la demande d'autorisation, des projets sont **identifiés** et ils sont par la suite **confirmés** à mesure que l'année s'écoule dans la gestion que fait le Transporteur de ses interventions sur son réseau ;
- dans le dossier subséquent, notamment par le suivi offert par le Transporteur, la Régie est à même de constater les interventions du Transporteur.

Encore une fois, l'intervenant omet le cadre réglementaire ainsi que le paradigme de gestion du Transporteur et ces arguments devraient être rejetés.

L'intervenant argumente également « *qu'un suivi des résultats des activités de surveillance et d'entretien des transformateurs doit, d'une part, faire suite à une autorisation antérieure d'investissement dans le projet de surveillance et d'entretien des transformateurs et, d'autre part, un tel suivi trouve toute sa justification dans le montant important des dépenses liées aux bris des transformateurs.* » (Paragraphe 14 de son argumentation).

Avec égards, le Transporteur soutient que l'intervenant tente d'amalgamer deux choses qui sont fondamentalement différentes, soit les activités de maintenance ou d'entretien et les investissements.

Les activités de maintenance ou d'entretien, dont les coûts sont discutés dans les dossiers tarifaires du Transporteur, ont pour objectif le maintien en état de fonctionnement des différentes composantes du réseau de transport.

Les investissements sur le réseau de transport ont des objectifs précis qui s'arriment aux catégories d'investissements auxquels ils appartiennent (voir HQT-1, Document 2).

De plus, le processus d'autorisation des investissements du Transporteur par la Régie est fortement encadré, ce qui n'est pas le cas des activités de maintenance et d'entretien. Ainsi, une demande d'autorisation d'investissements doit comporter les informations suivantes :

- la description synthétique des investissements et de leurs objectifs ;
- les coûts associés à chaque catégorie d'investissements ;
- la justification des investissements en relation avec les objectifs visés ;
- l'impact sur les tarifs ;
- l'impact sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité.

Avec égards, l'argumentation de l'intervenant qui recherche la mise en place d'un suivi qui repose sur une perception erronée de deux activités fondamentalement différentes, en dehors du cadre réglementaire applicable à la demande du Transporteur, devrait être rejetée.

GRAMÉ

Le Transporteur a pris connaissance de l'argumentaire de l'intervenant. Le Transporteur partage l'intérêt de l'intervenante envers « la protection de l'environnement ». Cependant l'intérêt de cette dernière envers les questions environnementales ne doit pas à tout le moins entraîner un doublement des suivis à cet égard.

Le Transporteur réitère qu'il se conforme à ses obligations statutaires aux termes des lois et règlements à vocation environnementale et qu'il procède aux redditions de comptes qui en découlent. La mise en place de suivis ou de proposition « d'étendre le système de documentation » est injustifiée.

Dans son argumentaire, l'intervenant soulève une contradiction entre les réponses fournies par le Transporteur en 2007 et cette année concernant l'échantillonnage des équipements à l'huile (paragraphe 19 et suivants de l'argumentation).

A cet égard, le Transporteur précise qu'il disposait d'informations en 2007 et que celles-ci ont été raffinées avec le temps grâce à un échantillonnage accessible, ce qui explique que la réponse donnée au présent dossier soit plus élaborée.

Sur cet aspect (huiles isolantes), le Transporteur fait déjà le lien avec les autorités du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs dont la mission est d'assurer la protection de l'environnement. Ce dernier assure un suivi de la conformité et des pratiques d'Hydro-Québec en la matière.

Le Transporteur souligne que les investissements en matière de protection de l'environnement se retrouvent dans la catégorie *Respect des exigences* et tel que mentionné à la preuve, ces investissements ne sont pas associés au cycle de vie des équipements et des installations et sont requis indépendamment de l'âge ou de l'état de l'actif existant. Ils visent la conformité aux lois et règlements en vigueur, dans les domaines d'activités suivants :

- activités pour se conformer à des orientations que se donne l'entreprise notamment en matière d'environnement et de sécurité du public ;
- activités effectuées par le Transporteur pour se conformer à des contraintes, des obligations ou des normes environnementales existantes ou nouvelles ;
- activités découlant d'une loi, d'un règlement ou d'un engagement contractuel auquel le Transporteur est tenu de se conformer, notamment, afin d'éviter de mettre en danger la sécurité publique ou la santé et la sécurité de ses employés. (voir HQT-1, Document 2)

Tel que la preuve le mentionne, les investissements de cette catégorie incluent des projets d'installations de bassin de récupération d'huile.

Avec égards, les demandes de l'intervenant devraient être rejetées notamment en ce qu'elles débordent du cadre de la vocation d'organisme de régulation économique de la Régie et qu'elles feraient double emploi avec des obligations statutaires qui découlent de lois et de règlements dont d'autres autorités sont chargées d'assurer le respect et, selon le cas, la sanction.

L'intervenant mentionne qu'il souhaite « *Dans le cadre de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur, un indicateur environnemental pourrait être adapté pour inclure les fuites et les bris d'équipements, en excluant toutefois les déversements accidentels qui ne sont pas en lien direct avec cette Stratégie* » (paragraphe 41 de l'argumentation).

Avec égards, le Transporteur est en désaccord avec cette suggestion, en raison de ce qui précède et puisqu'il est déjà engagé dans un tel processus d'adoption d'indicateurs dans le dossier tarifaire en cours (R-3777-2011). De telles redondances sont à proscrire et le Transporteur prie la Régie de les rejeter.

SÉ-AQLPA

L'intervenante n'a pas produit de mémoire dans ce dossier. Elle a cependant déposé son argumentation qui conclut comme suit (page 9) :

« RÉSERVER son appréciation de l'état d'avancement de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs d'Hydro-Québec TransÉnergie au présent dossier.

INVITER Hydro-Québec TransÉnergie à tenir au printemps 2012 des séances d'information auprès du personnel de la Régie et des intervenants portant sur l'état d'avancement de cette Stratégie, et plus particulièrement visant à permettre une complétion rapide de cette Stratégie ainsi qu'un examen et une résolution rapide des enjeux qui y subsistent encore.[...] »

Le Transporteur est en désaccord avec ces conclusions et ce, principalement pour les motifs suivants.

Tout d'abord, à l'égard de la stratégie de gestion de la pérennité des actifs (la « Stratégie »), l'intervenant cite des extraits choisis de décisions de la Régie et en omet certains tels que ci-après :

D-2008-020 (pages 12 ss.) (Nos soulignés)

« Le Transporteur a poursuivi en 2007 le déploiement de la Stratégie. Les objectifs qu'il recherche par l'application de cette Stratégie sont la détermination du niveau optimal d'interventions pour être en mesure d'intervenir à court terme sur les actifs, et le lissage des interventions et des investissements correspondants à long terme en stabilisant le risque de défaillance des équipements. [...]

La Régie est satisfaite de l'état d'avancement de la Stratégie même si certains aspects de la démarche actuelle, comme l'élaboration des critères de pérennité pour l'ensemble des familles d'actifs, ne sera complétée que d'ici 2009. [...]

La Régie comprend que la Stratégie du Transporteur sera raffinée année après année, selon un processus d'amélioration continue [...]

La Régie est satisfaite de la méthodologie adoptée pour la réalisation des analyses coût-bénéfice. »

D-2009-013 (page 27) (nos soulignés)

« La Régie est satisfaite de l'état d'avancement de la Stratégie, même si certains aspects de la démarche actuelle, comme l'élaboration des critères de pérennité pour l'ensemble des familles d'actifs, ne sont pas complétés.

La Régie considère que la démarche optimisée du Transporteur permet d'intégrer l'évaluation du niveau de risque à sa démarche actuelle par l'utilisation des grilles d'analyse du risque par famille d'actifs et de prioriser les interventions requises. La Régie encourage le Transporteur à poursuivre l'optimisation de sa démarche en définissant des

scénarios d'interventions à long terme permettant d'établir le niveau d'investissement optimal en fonction du risque. Elle est également satisfaite de la preuve quant à la suffisance des moyens à la disposition du Transporteur pour s'acquitter de ses obligations en matière environnementale.

La Régie est par ailleurs satisfaite des réponses données par le Transporteur à ses demandes concernant l'application de la Stratégie et l'analyse coûts/bénéfices. »

D-2010-056 (pages 13-14) (nos soulignés)

« [44] La Régie note que la Stratégie du Transporteur est toujours en cours de développement et elle pourra donc faire l'objet de raffinements dans le futur. Entre autres, le Transporteur indique qu'il prévoit terminer l'élaboration des critères de pérennité des transformateurs de mesure d'ici peu et qu'il poursuit le développement des critères de pérennité pour les autres équipements d'appareillage et pour les équipements civils. De plus, la Régie a demandé au Transporteur, dans sa décision D-2009-013, de faire le point sur le résultat de l'application de la Stratégie en 2011.

[45] La Régie juge qu'il est plus approprié de permettre d'abord au Transporteur de présenter les résultats de la Stratégie, avant de juger si des correctifs doivent y être apportés. La Régie estime que la mise au point demandée en 2011, soit lors du dépôt de la demande d'autorisation des investissements de l'année 2012, lui permettra de disposer des données nécessaires pour compléter l'évaluation de la Stratégie. »

De l'avis du Transporteur, l'intervenant, par ses citations choisies, omet l'essentiel soit la satisfaction de la Régie à l'égard de la Stratégie, incluant l'approche d'amélioration continue, mise en place par le Transporteur. De l'avis du Transporteur, les mentions de l'intervenant à l'égard de la Stratégie doivent donc être fortement nuancées.

L'intervenant mentionne également qu' « il existe une plus grande urgence à ce que la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs puisse fournir les outils permettant la planification optimale de la maintenance et des investissements dans les diverses catégories d'actifs, et leur étalement sur plusieurs années d'ici 2025 » (paragraphe 8 de son argumentation).

Or, l'intervenant omet ainsi les démonstrations probantes et récurrentes depuis plusieurs années du Transporteur à l'égard du très grand souci que ce dernier porte à la fiabilité de ses équipements et de son service. Avec égards, l'intervenant erre fortement en laissant croire que l'amplification du risque de défaillance n'est pas sous contrôle chez le Transporteur et qu'il n'est pas en mesure de planifier adéquatement ses interventions. Ces affirmations de l'intervenant, qui ne reposent sur aucune assise factuelle et qui sont contraires aux démonstrations probantes du Transporteur, devraient être rejetées par la Régie.

L'intervenant met également l'emphase sur un aspect, en s'appuyant sur un extrait de la décision de la Régie intervenue en 2008 (soit avant les conclusions du Cirano et au début de l'implantation de la Stratégie), qui selon lui reste en suspens, soit la Régie qui « demande au Transporteur d'établir de façon plus explicite le lien entre le diagnostic d'un équipement à risque, la décision d'intervenir et la détermination des investissements correspondants » (décision D-2008-020, page 13).

Or, le Transporteur a répondu à la Régie à la pièce HQT-1, Document 1.2, section 1 du dossier R-3670-2008 et la Régie s'est dite satisfaite par sa décision D-2009-013 précitée.

Le Transporteur réitère que les mesures de suivi mises en place et proposées par lui demeurent les meilleures et que l'argument de l'intervenant, qui fait abstraction de l'évolution de la Stratégie depuis sa mise en place ainsi que de la preuve au dossier, devrait être rejeté par la Régie.

L'intervenant soulève des doutes quant aux modes procéduraux mis en place par la Régie dans ce dossier (argumentation page 7).

Le Transporteur n'est pas de cet avis et ce, notamment en ce que :

- les dossiers produits par le Transporteur sont conformes au cadre réglementaire et la Régie s'assure de cette conformité ;
- à chaque année, la Régie met en place un processus d'audience équitable, simple et efficace qui permet aux participants, selon le cas, de produire des demandes de renseignements, des mémoires, des rapports d'experts et des argumentaires complets ;
- à chaque année, la Régie met en place un calendrier d'audience équitable et raisonnable qui permet une participation pleine et entière aux audiences (au surplus la Régie consent fréquemment des délais de grâce aux participants afin que ceux-ci puissent compléter leurs représentations).

Avec égards, le Transporteur ne partage nullement les propos de l'intervenant et comme toujours, s'en remet à la Régie quant à la détermination du forum le plus approprié pour l'étude de ses demandes.

Quant au suivi proposé par l'intervenant (séance d'information au printemps 2012), le Transporteur soumet que le suivi qu'il propose (Argumentation du Transporteur, 25 novembre 2011, section 3.2, page 9) est le plus adéquat.

Le Transporteur entend poursuivre le développement, le déploiement et l'amélioration de la Stratégie et des mesures d'amélioration continue qui s'y grefferont. À titre d'exemple, le Transporteur rappelle la poursuite des travaux sur l'élaboration des critères de pérennité des ouvrages civils (voir HQT-2, Document 1, p. 33). De plus, il propose de faire le point sur les résultats de l'application de la Stratégie par le dépôt en 2016 d'un second bilan d'application. Cette proposition permet d'incarner le principe d'allègement réglementaire et ce, en identifiant un forum précis pour l'examen de la Stratégie tout en permettant, dans l'intervalle, au Transporteur et à ses représentants de concentrer leurs efforts sur son application et déploiement.

Avec égards, les arguments de l'intervenant devraient être rejetés.

CONCLUSION

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 assurer la fiabilité du réseau de transport d'électricité.

Le Transporteur prie donc la Régie d'accueillir sa demande selon ses conclusions et de rejeter les arguments des intervenants.