

**Régie de l'énergie du Québec**

**R-3778-2011**

HQT - Demande d'autorisation du budget des investissements 2012 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars.

## **Mémoire de l'ACEF de l'Outaouais**

Préparé par :

Mounir Gouja, PhD

Pour

l'ACEF de l'Outaouais  
109, rue Wright,  
Gatineau (Qué.)  
J8X 2G7

2 novembre 2011

## **MANDAT**

L'ACEF de l'Outaouais a confié à ENER-GM Inc le mandat d'analyser le dossier réglementaire R-3778-2011 d'Hydro-Québec Transport relatif à la demande d'autorisation du budget des investissements 2012 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars. À cet effet, nous avons porté notre attention sur des sujets d'importance pour la protection et la défense des intérêts des consommateurs résidentiels et des ménages à faible revenu, sujets présentés dans la table des matières qui suit.

## TABLE DES MATIÈRES

1.	<a href="#">Introduction et mise en contexte</a> .....	4
2.	<a href="#">Les flux générés par les investissements 2012</a> .....	5
3.	<a href="#">Les écarts d'investissement réalisés en 2010</a> .....	6

## **1. Introduction et mise en contexte**

Hydro-Québec dans ses activités de Transport d'électricité (le Transporteur ou HQT) dépose dans le présent dossier une demande d'autorisation d'un budget d'investissement de 564 M\$ en 2012 dans des projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$. Il annonce depuis des années que son réseau est devenu vieillissant et de plus en plus sollicité. Il demande alors de réaliser des travaux d'envergure en vue d'assurer la pérennité des ses installations de transport pour lesquels il prévoit un montant de 382 M\$. Il demande d'allouer ce montant pour le maintien de ses installations entre les actifs de transport (76%), les actifs de soutien (16%) et les actifs de télécom (8%).

Le reste du budget total demandé sera dépensé dans des investissements permettant de répondre à la croissance de la demande (17%), de maintenir et d'améliorer la qualité du service (9%) et de respecter les normes et exigences du métier (6%).

Il est important de noter que dans le présent dossier le montant demandé pour 2012 est de 33 M\$ supérieur à celui qui serait dépensé en 2011 (4 mois réel et 8 mois projeté). Néanmoins, pour les projets ne générant pas de revenus additionnels, ils représentent en 2012, en termes de budget, 8% de moins que ce qu'ils représentent en 2011. Dans tous ces projets ce sont ceux destinés à maintenir les actifs du Transporteur qui ont vu leur budget baissé. En revanche, les budgets des projets générant des revenus additionnels ont vu leur part fortement augmenter entre 2011 et 2012 (+9%). Ce qui explique la différence constatée dans l'impact tarifaire des deux catégories d'investissement qui est plus importante pour les investissements générant des revenus additionnels aussi bien pour l'année 2012 que sur toute la période de calcul de l'impact (2012-2021).

L'ACEF de l'Outaouais (l'ACEFO), prenant en considération les balises d'intervention précisées par la Régie dans sa décision 2011-146, paragraphe 15, se limite dans son intervention à deux sujets qui ont retenu son attention; à savoir les flux des investissements débutant après le 30 avril 2011 et les écarts d'investissement réalisés en 2010. Elle ne traitera pas la question de la réallocation des montants d'investissement ni celle du transfert de projets à la catégorie des investissements de plus de 25

M\$ en cas de dépassement de coûts d'un projet déjà autorisé, bien que ces sujets sont d'une grande importance à ses yeux.

## **2. Les flux générés par les investissements 2012**

Le Transporteur a calculé au tableau 3 de la pièce HQT-1, Document 1 de sa preuve une estimation des flux monétaires annuels générés par ses investissements projetés pour 2012 mais seulement pour les projets qui sont en cours en 2011 et qui se poursuivront dans les années futures. Cependant, pour les projets qui vont débiter en 2012 (après le 30/04/2011), il souligne qu'il ne peut indiquer leurs flux monétaires. Son argument est à l'effet que *« la gestion des investissements par portefeuille lui permet tout au long de l'année d'identifier et prioriser les projets parmi les projets débutant après le 30 avril 2011 pour ultérieurement identifier les projets et les flux associés à ces projets. Les projets ne sont pas tous connus lors de la présente demande »*.

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.

Questionné par l'intervenante sur la justification de cette partie du budget associée à des projets qui ne sont pas connus, le Transporteur avance la réponse suivante :

*« Tout comme pour les années antérieures, le Transporteur répond pleinement aux exigences de démonstration de la justesse et du caractère utile de ses investissements de moins de 25 M\$ pour l'année 2012 lesquelles sont notamment prévues à 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»).*

*Le Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport demande au Transporteur de présenter «une estimation de[s investissements] à venir au 31 décembre de l'année en cours» et «les flux monétaires annuels prévus» tels qu'indiqués respectivement à la section 2.1, article 3 et 6.*

*Le cadre réglementaire précité auquel le Transporteur est assujéti prévoit qu'une demande d'autorisation «est faite par catégorie d'investissement» avec une description synthétique des*

*investissements et ce, toujours par catégorie. Le Transporteur présente donc une enveloppe d'investissements et non des projets individualisés ».*

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. Et si le *Guide de dépôt* demande au Transporteur de présenter une estimation des investissements et des flux monétaires prévus c'est justement pour que le Transporteur fasse un effort dans le sens d'une identification de ces investissements en fonction des besoins réels du Transporteur et non sur une base aléatoire ou par extrapolation sur le passé.

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.

### **3. Les écarts d'investissement réalisés en 2010**

En 2010, le Transporteur a dépassé le budget d'investissement autorisé par la Régie de 19,5 M\$ pour ses investissements de moins de 25 M\$. Le tableau 4 de la pièce HQT-1, Document 1 montre que le Transporteur a procédé à une réallocation entre les catégories d'investissements excédant de 20 M\$ la réallocation maximale de 25 M\$ autorisée par la Régie. Selon le Transporteur, cette réallocation a été rendue nécessaire afin de réaliser des projets additionnels pour assurer la fiabilité du réseau de transport et la continuité de service aux clients.

Au tableau 5 de la même pièce et dans la réponse à la question 2-a de l'ACEFO, il présente quelques éléments d'explication des principaux écarts.

S'agissant des écarts en Croissance des besoins de la clientèle, HQT les justifie par les déplacements d'activités dans le temps, à leur tour expliqués par le report de demandes des clients, mais aussi par le retard dans la livraison des équipements requis

et l'indisponibilité du réseau pour réaliser les travaux d'ajout d'équipements. Le Transporteur affirme dans sa même réponse à l'ACEFO que ces déplacements d'activités dans le temps n'entraînent aucun risque de défaillance supplémentaire. Si cela était fort probablement le cas pour les investissements en croissance des besoins, il ne l'est pas nécessairement pour le cas des investissements en maintien des actifs où 15 M\$ d'écart étaient justifiés par un déplacement d'activités dans le temps mais où l'on ne trouvait aucun élément de preuve dans le dossier qui démontrait le besoin urgent pour un tel investissement additionnel faute duquel le risque de défaillance aurait été élevé.

Quand il s'agit de la catégorie Maintien des actifs, l'écart le plus important est en lien avec des projets additionnels justifiés, selon le Transporteur, par le bris d'équipement. Cet écart s'élève à 26,7 M\$.

L'ACEFO aurait souhaité obtenir par ses demandes de renseignements (Q-2-c et Q-2-d) une énumération et davantage d'explications sur les principales causes des bris des équipements ayant eu lieu en 2010 et ayant occasionné cet écart de coûts pour la catégorie Maintien des actifs. Cependant, la réponse du Transporteur demeure incomplète; le renvoi à la question 2.1 de la Régie à la pièce HQT-3, Document 1 ne donne pas plus de détails à la réponse si ce n'est que le vieillissement des infrastructures de HQT. L'ACEFO aurait également voulu faire tracer par le Transporteur l'évolution de ce phénomène de bris des transformateurs (principalement) et l'amener à établir un suivi annuel des résultats des actions de surveillance et d'entretien, qu'il qualifie d'appropriées, pour minimiser les bris des transformateurs. HQT n'apporte pas de réponse à cette préoccupation de l'ACEFO et considère injustement que notre question déborde du cadre du présent dossier. 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.