

**Par dépôt électronique et messenger**

Le 6 septembre 2012

Me Véronique Dubois  
Secrétaire  
Régie de l'énergie  
800, Place Victoria, bureau 255  
Montréal (Québec) H4Z 1A2

**Yves Fréchette**  
Avocat  
Hydro-Québec – Affaires juridiques

75, boul. René-Lévesque Ouest,  
4e étage  
Montréal (Québec) H2Z 1A4  
Tél. : (514) 289-2211, poste 6925  
Télééc. : (514) 289-2007  
C. élec. : frechette.yves@hydro.qc.ca

OBJET : Demande d'autorisation d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité du budget des investissements 2013 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars  
Votre dossier : R-3817-2012  
Notre dossier : R046900 YF

---

Chère consœur,

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu les demandes d'intervention des intéressés suivants :

- L'Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (« ACEFO »)
- Le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (« GRAME »)
- Stratégies Énergétiques et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« SE-AQLPA »)
- Union des consommateurs (« UC »)

La somme des budgets de participation déposés s'établit à 116,8 k\$ comparativement à des budgets totalisant 94,4 k\$ lors du dossier de l'an dernier (R-3778-2011), lesquels furent finalement octroyés à 50,7 k\$ par la décision D-2012-051.

La somme des budgets est élevée considérant la nature du dossier, l'absence d'enjeux réglementaires d'importance découlant de la demande d'autorisation et les indications de la Régie de l'énergie (la « Régie ») qui souhaite obtenir le concours des participants aux audiences afin de réduire les coûts de la réglementation.<sup>1</sup>

Vous trouverez ci-après les commentaires du Transporteur à l'égard des demandes d'intervention.

---

<sup>1</sup> Lettre du 28 juillet 2010 transmise à tous les participants aux travaux de la Régie concernant l'« *Orientation de la Régie dans le traitement des dossiers réglementaires* ».

## **1. Commentaires généraux**

Le Transporteur s'en remet à la Régie quant à la détermination de la suffisance des motifs d'intervention identifiés par les intéressés dans leurs demandes d'intervention. Notons qu'aucun intéressé n'a mentionné avoir l'intention de recourir aux services d'un expert.

Cependant, le Transporteur est d'avis qu'il importe que les interventions retenues par la Régie soient circonscrites de façon, entre autres, à éviter la répétition des débats sur des sujets sur lesquels la Régie s'est déjà prononcée et aussi afin que les débats s'insèrent dans le cadre réglementaire pertinent à la demande du Transporteur.

Il est utile de rappeler que l'exercice d'examen de la demande du Transporteur vise pour l'essentiel la justification du budget des investissements en regard de ses objectifs, de l'impact des coûts sur les tarifs et de l'impact sur la fiabilité du réseau de transport.

Le présent dossier s'inscrit dans la continuité des nombreuses demandes qui furent déposées par le Transporteur et qui ont été l'objet de décisions de la Régie à la suite d'audiences dans lesquelles de nombreux intervenants ont participé activement. Le Transporteur maintient que les intéressés ne peuvent 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. À défaut, cela entraîne des redites qui sont contraires à l'objectif d'allégement réglementaire et de gestion efficiente de l'instance.

Ce dossier contient toute l'information requise selon le cadre réglementaire en place<sup>2</sup>. Les décisions antérieures de la Régie et la preuve offerte par le Transporteur balisent les sujets à l'étude de cette audience.

Le Transporteur soumet que l'étude du présent dossier devrait être limitée au contenu de la preuve documentaire qu'il a produite au soutien de sa demande. Tout sujet qui déborde ce cadre d'étude devrait être spécifiquement écarté par la Régie.

Le Transporteur soutient, avec égards, qu'aucun intéressé n'a soumis d'éléments probants à l'appui de l'ajout d'un sujet à débattre à cette instance.

Le Transporteur émet ci-après ses commentaires spécifiques à l'égard des demandes d'intervention produites par l'ACEFO, le GRAME, SÉ-AQLPA et UC.

## **2. Commentaires spécifiques**

### ACEFO

À sa demande d'intervention (paragraphe 8), l'intéressé mentionne que « *Le coût unitaire des Investissements pour l'année 2013 est inférieur au tarif en vigueur de*

---

<sup>2</sup> *Loi sur la Régie de l'énergie et Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie.*

*71,49 \$/kW, ces Investissements n'exerçant pas de pression à la hausse sur le tarif de transport de 2013. Néanmoins, l'ACEF de l'Outaouais constate que la situation se renverse dès l'année 2014 et jusqu'en 2022, période sur laquelle les mises en service exerceront une forte pression sur le tarif de transport. »*

Avec égards, le Transporteur maintient que l'intéressé ne peut pas saisir la Régie d'un sujet qui déborde le cadre d'analyse annuel (et non pluriannuel) de la demande du Transporteur.

L'intéressée mentionne qu' « *Avec ces montants d'investissement colossaux, l'ACEF de l'Outaouais demeure, plus que jamais, convaincue qu'il serait pertinent, utile et judicieux, qu'une tierce partie compétente et indépendante obtienne le mandat de la Régie de vérifier et de valider, notamment en examinant les faits, les résultats des évaluations de risque de l'application de la Stratégie, ainsi que les analyses techniques établies par le personnel du Transporteur. Il est utile et nécessaire qu'un travail d'échantillonnage soit effectué sur les actifs et les installations du Transporteur afin de déterminer la réalité des risques évalués par la Stratégie* » (paragraphe 12).

Avec égards, cette suggestion de l'intéressé est dénuée d'assise réglementaire ou factuelle valable notamment en ce que le budget présenté par le Transporteur est cohérent avec les dossiers antérieurs et que cette suggestion ne s'appuie sur aucun justificatif probant. Les dossiers d'investissements du Transporteur sont tous soumis à l'examen public de la Régie et des intervenants. Aucun indice ou signe ne laisse présager que le Transporteur ne pose pas les gestes requis afin d'assurer la pérennité et la fiabilité de ses installations pour le bénéfice de ses clients. De plus, la Régie a mentionné à sa décision D-2012-012 :

*[111] La preuve au dossier montre également que le niveau de risque augmentera au cours des prochaines années, puisque des équipements vieillissants seront sujets à plus de panne. L'intérêt de la Stratégie tient justement au fait que le Transporteur soit au courant de l'état de ses équipements et qu'il choisisse le niveau de risque approprié de façon à échelonner les investissements en pérennité à moyen terme. À cet égard, la Régie note que le taux de risque planifié évolue comme prévu. [...]*

***[114] La Régie considère que le bilan du Transporteur sur l'application de sa Stratégie répond adéquatement à ses attentes. La Régie accepte la proposition du Transporteur de refaire un bilan de l'application de la Stratégie lors de la demande d'approbation du budget des investissements 2017.***

Aux paragraphes 13 à 16 de sa demande, l'intéressé dit souhaiter aborder l'évaluation des flux monétaires des projets du Transporteur.

A cet égard, le Transporteur a répondu comme suit à l'intéressé l'an dernier :

*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. (R-3778-2011, pièce HQT-4, Document 1, page 10).*

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. (R-3778-2011, pièce HQT-4, Document 2, page 2)*

Le Transporteur rappelle qu'il justifie et rend compte d'une enveloppe d'investissements et non de chaque projet individuellement, conformément au Règlement en vigueur.

Le Transporteur présente l'historique des investissements (investissements réalisés en 2011, investissements estimés en 2012 et investissements budgétisés en 2013) en conformité avec le cadre réglementaire.

Avec égards, la participation de l'intéressé doit être encadrée par la Régie afin de respecter le cadre réglementaire et d'éviter les redondances nuisibles au déroulement efficient du dossier.

### GRAME

La Régie s'est déjà prononcée comme suit à l'égard d'une demande d'intervention de l'intéressé (décision D-2007-020, p.8) :

*La demande d'intervention du GRAME est un exemple d'une intervention qui peut mener l'analyse du présent dossier dans toutes sortes de directions qui débordent du cadre de ce que doit faire la Régie sous l'article 73 de la Loi, comme mentionné plus haut.*

*La plupart des questions environnementales évoquées par le GRAME sont du ressort des instances chargées de l'application des lois et règlements environnementaux.*

Avec égards, la demande d'intervention de l'intéressé déborde largement le cadre d'analyse du dossier.

De plus, l'intéressé semble favoriser une approche qui s'apparente à celle qu'il a préconisée lors du dernier dossier tarifaire du Transporteur. Or, la Régie a statué à l'égard des indicateurs environnementaux ainsi que leur suivi (D-2012-059, p. 19 ss.). Avec égards, le Transporteur n'a pas identifié de motifs valables qui puissent supporter de reprendre, sous une autre forme ou variante, le même débat (voir le paragraphe 27 de la demande d'intervention).

L'intéressé mentionne (paragraphe 15) « *Le GRAME note l'acquisition par le Transporteur à partir de janvier 2012, tel qu'autorisé dans la décision D-2011-096, d'actifs du réseau de transport de télécommunications en 2011-2012. Le GRAME souhaite vérifier la nature de ces actifs, en lien avec la présence potentielle de réservoirs souterrains et de terrains à réhabiliter, tout comme le Distributeur l'avait démontré lors de l'acquisition des actifs du groupe technologie.* »

Avec égards, l'intéressé se méprend quant à la décision D-2011-096. Le Transporteur inscrit des actifs de télécommunications utiles à son réseau, dans sa base de tarification, depuis 1<sup>er</sup> janvier 2008, conformément à la décision D-2008-019 de la Régie relative au dossier R-3640-2007. La décision D-2011-096 concerne des actifs qui n'ont pas fait partie des actifs de télécommunications acquis par le Transporteur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2008 selon la décision précitée. Il s'agissait d'actifs de télécommunications utiles à l'exploitation du réseau dont certains étaient en exploitation au moment de la décision ou le seraient au 31 décembre 2011, alors que d'autres actifs étaient en voie d'être construits ou acquis à cette date. Or, les actifs de télécommunications utiles au réseau ne sont pas nouveaux. Ces actifs font l'objet de suivi et de maintenance, en conformité avec les lois et les encadrements en vigueur, comme tous les actifs d'Hydro-Québec qu'ils soient affectés à des activités réglementées ou non. Les propos de l'intéressé devraient être écartés par la Régie.

En rafale, le Transporteur répond à d'autres éléments de la demande d'intervention selon ses paragraphes :

- Paragraphe 16 : Le Transporteur a déjà répondu à ce sujet dans le dossier R-3778-2011, HQT-3, Document 3, Réponse 28.
- Paragraphe 17 : L'intéressé soulève un manque d'informations quant aux éléments constituant les investissements en respect des exigences et normes

internes. Or, le Transporteur fournit au tableau 17, HQT-1, Document 1, page 24 le même niveau d'informations (sources d'exigences, interventions planifiées 2013) que dans les dossiers antérieurs.

- Paragraphe 19 : 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, tel que présenté au dossier R-3670-2008, HQT-2, Document 1, sections 4.1.1.4 et 4.1.1.5.
- Paragraphe 20 : Le Transporteur souligne que les investissements prévus en Maintien et amélioration de la qualité du service visent la satisfaction de la clientèle et l'amélioration de la qualité du service. Les informations additionnelles demandées par l'intéressé « afin de vérifier si le projet de surveillance de transformateurs de puissance permet effectivement une surveillance des fuites en huile minérale de ces équipements » dépassent le cadre réglementaire.
- Paragraphe 21 : Le Transporteur précise que la protection de l'environnement n'est pas un élément déclencheur pour un projet dans la catégorie Maintien et amélioration de la qualité de service. Les activités et les projets du Transporteur sont réalisés dans le respect des exigences légales et des autres exigences en environnement de l'entreprise. (R-3778-2011, HQT-3, Document 3, Réponse 43).
- Paragraphe 23 : Les investissements en Maintien des Actifs découlent de l'application de la *Stratégie de gestion de la pérennité des actifs* dont la Régie s'est dite satisfaite. Le Transporteur estime que les grilles des équipements d'appareillage découlent de l'application de la stratégie et seront par conséquent présentées dans le bilan prévu lors de la demande d'approbation du budget des investissements 2017 selon la décision D-2012-012 de la Régie.

Avec égards, la participation de l'intéressé doit être encadrée par la Régie afin de respecter le cadre réglementaire et d'éviter les redondances nuisibles au déroulement efficient du dossier.

### SÉ-AQLPA

L'intéressé s'appuie sur le concept d'équité intergénérationnelle afin de suggérer de nouvelles approches (paragraphe 4.1 et 4.2).

Or, ces approches ont déjà été soumises par l'intéressé à la Régie qui y a répondu comme suit à sa décision D-2012-012, p. 26 :

[113] S.É./AQLPA se préoccupe aussi du « transfert, d'une génération de clients à l'autre, des problèmes de fiabilité et de risque de défaillance de ces équipements ». La Régie n'y voit pas de problème. Le but de la Stratégie est de maintenir la qualité de service à un niveau constant pour les clients actuels et futurs. De plus, le vieillissement des actifs amène inévitablement une augmentation du taux de panne et requiert des investissements accrus pour

gérer le niveau de risque. La Régie est d'avis que le Transporteur s'acquitte correctement de cette tâche en intervenant au moment opportun.

**[114] La Régie considère que le bilan du Transporteur sur l'application de sa Stratégie répond adéquatement à ses attentes. La Régie accepte la proposition du Transporteur de refaire un bilan de l'application de la Stratégie lors de la demande d'approbation du budget des investissements 2017.**

[115] La Régie constate (i) que les actifs du Transporteur sont évalués en fonction de grilles de risque, (ii) que les actifs ainsi évalués représentent 90 % de la valeur des actifs du Transporteur et (iii) que le taux de risque du parc d'équipements du Transporteur évolue selon les prévisions. La Régie conclut donc que l'application de la Stratégie permet d'assurer la pérennité des actifs du Transporteur et de répartir dans le temps les interventions et les investissements de ce dernier de façon à assurer un impact tarifaire acceptable. (Nos soulignés)

Avec égards, les préoccupations de l'intéressé ont été soumises à la Régie sans que celle-ci ne les retienne. Il n'est pas opportun de reprendre, sous une autre forme ou variante, le même débat.

Également au paragraphe 4.1, l'intéressé souhaite obtenir des projections sur 10 ans des investissements. Cette demande est hors du cadre réglementaire pertinent à cette audience et devrait être écartée.

Avec égards, la participation de l'intéressé doit être encadrée par la Régie afin de respecter le cadre réglementaire et d'éviter les redondances nuisibles au déroulement efficient du dossier.

### UC

L'intéressée n'a pas participé depuis 2008 aux dossiers d'autorisation du budget annuel des investissements du Transporteur.

Or, depuis cette année 2008, quatre dossiers d'autorisation du budget annuel des investissements, soit pour les années 2009, 2010, 2011 et 2012, ont fait l'objet de processus d'audiences publiques, de nombreuses réponses à des demandes de renseignements et la Régie a rendu ses décisions concernant ces dossiers.

Une intervention à la suite d'une si longue interruption doit être soigneusement circonscrite afin que l'intéressée puisse participer efficacement à l'analyse d'un dossier technique qui repose sur de nombreux acquis réglementaires comme celui en cause. Il n'est d'aucune utilité de reprendre des questions ou des débats qui sont clos depuis plusieurs années.

En rafale, le Transporteur répond aux éléments de la demande d'intervention selon ses paragraphes :

- Paragraphe 7a : Le Transporteur souligne que le suivi des interventions en fonction du risque est présenté d'une manière comparable aux dossiers antérieurs. Les modifications de tels suivis n'ont pas d'emblée de caractère opportun.
- Paragraphe 7b : Avec égards, pour la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service – Continuité de service, l'évolution de l'indice de continuité et la définition d'une cible dépasse le cadre réglementaire de l'audience.
- Paragraphe 7c : Quant à l'aspect Respect des exigences - Normes de fiabilité, l'intéressé « *s'interroge à savoir si les exigences de ces normes pour leur application au Québec ont été approuvées par la Régie* ». Le Transporteur souligne que le dossier distinct d'adoption des normes de fiabilité (R-3699-2009) est en cours à la Régie.
- Paragraphe 7d : Quant à l'Impact tarifaire des investissements de la catégorie Croissance des besoins, le Transporteur souligne que la présentation respecte le cadre et les dossiers antérieurs. Les modifications de tels suivis n'ont pas d'emblée de caractère opportun.
- Paragraphe 7e : L'intéressé calcule « *que le coût unitaire des revenus requis supplémentaires par rapport aux besoins supplémentaires est de plus de 125 \$/kW, alors que le tarif de l'année 2012 est de 71,49 \$/kW. Il est pertinent de savoir si cette augmentation est due à la charge locale ou aux clients de point à point en vue de faire les recommandations pertinentes* ». Avec égards, ce sujet dans le cadre duquel l'intéressé vise à traiter de la répartition des investissements par catégorie de clientèle est clairement hors du cadre d'examen de la présente audience.

Avec égards, la participation de l'intéressée doit être encadrée par la Régie afin de respecter le cadre réglementaire et d'éviter les redondances nuisibles au déroulement efficient du dossier.

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

(S) Yves Fréchette

Yves Fréchette