

Argumentation du Transporteur

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO : R-3817-2012

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 2013

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 2013 au montant de 598 M\$.

La Régie, par sa décision D-2012-133 (paragraphe 17 et 18) a clairement délimité le cadre des interventions et ainsi exclu des sujets précis :

« 3. CADRE DES INTERVENTIONS

[17] La Régie rappelle aux intervenantes qu'elles doivent limiter leur intervention aux enjeux prévus à l'article 73 de la Loi.

[18] Plus particulièrement, la Régie n'entend pas traiter, dans le cadre du présent dossier, des sujets ou questions suivantes soulevés par les intervenants :

- le lien entre l'évolution de l'indice de continuité (IC) et les montants investis dans la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité de service » en vue de déterminer l'efficacité de ces investissements et de définir une cible. Cette question n'entre pas le cadre de l'autorisation du budget des investissements 2013, mais plutôt dans le cadre de dossiers tarifaires;

- l'approbation de la Régie des exigences des normes de fiabilité de la NERC. Ces questions seront traitées dans le cadre du dossier en cours R-3699-2009, le cas échéant;
- la répartition de l'impact tarifaire par clients (charge locale et point à point), ainsi que la distinction de l'impact tarifaire des investissements inférieurs à 25 M\$ avec les projets de plus de 25 M\$. La Régie considère que ces demandes dépassent le cadre réglementaire applicable au présent dossier. [...]

FIXE le cadre des interventions selon ce qui est prévu à la section 3 de la présente décision; »

Par ailleurs, à sa décision D-2012-170, la Régie ordonne la tenue d'une audience orale restreinte au sujet de l'impact tarifaire des investissements générant des revenus additionnels, soit la section 5.2 de la pièce HQT-1, Document 1 et les réponses du Transporteur concernant généralement ce sujet (HQT-2, Document 1, pages 12 ss, HQT-2, Document 2 pages 6 à 11 et HQT-2, Document 3 pages 12 ss.).

Le 17 janvier 2013, la Régie tient l'audience annoncée à la décision D-2012-170. À cette occasion les représentants du Transporteur témoignent et sont contre-interrogés par les intervenants et la Régie.

Le 22 janvier 2013, le Transporteur a produit au dossier sa réponse à l'engagement 1 demandé par la Régie.

1. DEMANDE

1.1. CONTEXTE

Le présent dossier constitue la douzième demande d'autorisation concernant le budget des investissements annuels de moins de 25 M\$ produite auprès de la Régie¹. De façon générale, la Régie a accueilli favorablement les demandes du Transporteur.

Le Transporteur présente sa demande en s'appuyant sur le cadre réglementaire, les décisions antérieures de la Régie et l'évolution du réseau transport d'électricité, tel que ci-après décrit.

La preuve documentaire produite en appui à la demande du Transporteur est complète, probante et contient toutes les informations requises selon la Loi et le Règlement.

L'article 5 du Règlement prévoit que :

« 5. Une demande d'autorisation visée au deuxième alinéa de l'article 1 est faite par catégorie d'investissements et doit comporter les informations suivantes :

- 1. la description synthétique des investissements et de leurs objectifs;*
- 2. les coûts associés à chaque catégorie d'investissements;*
- 3. la justification des investissements en relation avec les objectifs visés;*
- 4. l'impact sur les tarifs;*

¹ Voir les décisions D-2002-81, D-2003-71, D-2004-87, D-2005-50, D-2006-89, D-2006-170, D-2008-020, D-2009-013, D-2010-050, D-2010-138 et D-2012-012.

5. *l'impact sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité ou de distribution d'électricité ou de gaz naturel. »*

Soulignons que l'article 5 du Règlement vise les catégories d'investissement et non un projet (article 2 du Règlement). Pour cette raison, les coûts sont associés à des catégories et non à un projet. Le cadre réglementaire est donc adapté à la réalité du Transporteur, maintes fois exprimée notamment lors de l'audience du 17 janvier 2013, à l'effet que les projets inclus aux catégories d'investissement se concrétisent graduellement et ce n'est qu'au moment de la mise en service que le Transporteur est en mesure de déterminer la contribution financière exigible du Distributeur en application de l'appendice J des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (« *Tarifs et conditions* »).

Les différentes sections de la preuve soumise à l'appui de la demande du Transporteur abordent chacune des cinq catégories d'information exigées par l'article 5 du Règlement.

La preuve contient également les suivis spécifiques découlant de décisions antérieures de la Régie, tel que le suivi des interventions en fonction du risque 2011 et 2012 (voir la pièce HQT-1, Document 1, pages 26 ss.) et les grilles d'analyse du risque de ses actifs de transport (HQT-2, Document 1, pages 9 ss).

Au fil des dossiers, le Transporteur a mis en place des initiatives majeures, à savoir :

- La *Stratégie de gestion de la pérennité des actifs* (ci-après *Stratégie*) ;
- La gestion par portefeuille des investissements ;
- La planification intégrée des interventions.

Ces initiatives ont reçues l'aval de la Régie et elles contribuent à l'atteinte des objectifs du Transporteur qui sont d'assurer la qualité du service du transport d'électricité et d'accroître la capacité du réseau pour répondre aux besoins de la clientèle.

La preuve qui a été déposée au soutien de la demande du Transporteur fournit à la Régie les informations requises par le cadre réglementaire afin qu'elle puisse autoriser les investissements 2013 du Transporteur dont le coût des projets est inférieur à 25 millions de dollars.

1.2. SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS POUR L'ANNÉE 2013

La demande d'autorisation du budget des investissements 2013 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars totalise un montant de 598 M\$. Conformément au cadre réglementaire, le Transporteur présente, par catégorie, les enveloppes d'investissement qu'il prévoit et non pas une liste de projets à autoriser.

Dans sa preuve (HQT-1, Document 1, page 6 ss.), le Transporteur présente, par catégorie, les enveloppes d'investissements requises en 2013.

Investissements 2013 pour les projets de moins de 25 M\$

Catégorie d'investissements	Budget (M\$)
Investissements ne générant pas de revenus additionnels	530
Maintien des actifs	423
Maintien et amélioration de la qualité du service	61
Respect des exigences	46
Investissements générant des revenus additionnels	68
Croissance des besoins de la clientèle	68
Total	598

Le Transporteur souligne que le montant des investissements 2013 lié aux **projets en cours au 30 avril 2012** s'élève à 180 M\$ et que le montant des investissements relatifs aux **projets débutant après le 30 avril 2012** s'élève à 418 M\$ pour un total des investissements requis en 2013 de 598 M\$. Le Transporteur souligne que les flux découlant des investissements relatifs aux projets débutant après le 30 avril 2012 seront établis après que ces projets auront été confirmés, selon les processus en vigueur dans l'entreprise.

Enfin, ces enveloppes d'investissement s'inscrivent dans un contexte global des investissements du Transporteur pour l'année 2013 qui s'établit à 2 275 M\$, tel qu'il appert de la preuve.

2. JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS

La demande déposée par le Transporteur décrit le bien-fondé et la nécessité de réaliser ce budget en expliquant les interventions et les investissements nécessaires afin de s'acquitter efficacement de sa mission.

2.1. PRÉVISION ET RÉALISATION DES INVESTISSEMENTS

Dans sa preuve, le Transporteur présente son budget pour l'année 2013 ainsi que les prévisions des investissements sur l'horizon 2014 à 2016 (HQT-1, Document 1, page 14).

Également, le Transporteur fait état de l'historique des investissements autorisés et réalisés au cours des années 2009 à 2011 (HQT-1, Document 1, page 10 ss.).

Ces prévisions et les résultats obtenus démontrent que le Transporteur assure une saine gestion de ses activités qui lui permettent de s'acquitter adéquatement de sa mission.

2.2. INVESTISSEMENTS NE GÉNÉRANT PAS DES REVENUS ADDITIONNELS

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

Maintien des actifs

Les investissements requis en 2013 s'élèvent à 423 M\$ et se répartissent comme suit :

Investissements 2013 en Maintien des actifs

Actifs	Budget Projets < 25 M\$ (M\$)
<i>Appareillage</i>	201
<i>Automatismes</i>	79
<i>Lignes</i>	43
<i>Actifs de soutien</i>	61
<i>Télécommunications</i>	39
Total	423

Les investissements relatifs aux actifs de transport d'électricité (appareillage, automatismes, lignes) résultent de l'application de la Stratégie. Le Transporteur présente les grilles d'analyse du risque de ces actifs de transport (HQT-2, Document 1, page 9 ss).

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 61 M\$ pour l'année 2013.

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

Investissements 2013 en Maintien et amélioration de la qualité du service

Éléments déclencheurs	Budget Projets < 25 M\$ (M\$)
<i>Comportement du réseau de transport</i>	7
<i>Fiabilité des équipements</i>	11
<i>Continuité de service</i>	22
<i>Qualité de l'onde</i>	6
<i>Durabilité des équipements</i>	8
<i>Recherche et développement</i>	7
Total	61

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 2013 s'élèvent à 46 M\$ et se répartissent comme suit :

Investissements 2013 en Respect des exigences

Sources d'exigences	Budget Projets < 25 M\$ (M\$)
<i>Lois, règlements et avis</i>	7
<i>Engagements contractuels</i>	12
<i>Normes ou encadrements internes</i>	17
<i>Exigences de la NERC</i>	10
Total	46

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 pour l'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 planifiés dans cette catégorie en 2013 s'élèvent à 68 M\$. Ils se répartissent comme suit :

- Alimentation de la charge locale : 53 M\$
- Intégration de puissance : 15 M\$

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

2.4. SUIVI DES INTERVENTIONS EN FONCTION DU RISQUE 2011 ET 2012

Le Transporteur présente le suivi des interventions réalisées sur son réseau de transport en fonction du risque pour 2011 et 2012 (HQT-1, Document 1, page 26 ss.).

Le Transporteur fait état de l'amélioration de sa méthode pour établir le taux de risque simulé afin de lui permettre de mieux suivre l'évolution des taux simulé et réel des années antérieures, et par la suite pour les années subséquentes (HQT-2, Document 1, page 11 ss.).

2.5. IMPACT TARIFAIRE

L'estimation de l'impact tarifaire fait partie des informations à fournir à l'appui de la demande d'autorisation du budget des investissements selon le cadre réglementaire. Dans la présente demande, l'estimation de l'impact tarifaire est présentée en continuité avec les demandes antérieures du Transporteur qui ont été autorisées par la Régie et aux dispositions prévues par la Régie dans la décision procédurale D-2012-133, paragraphe 18, soit de façon agrégée pour les investissements de moins de 25 M\$ et les projets dont le coût est égal ou supérieur à 25 M\$.

L'estimation de l'impact tarifaire des investissements projetés est présentée comme suit à la pièce HQT-1, Document 1, pages 29 à 31 :

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

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. L'estimation de l'impact tarifaire des investissements projetés est présentée sur un horizon de 10 ans.

Le Transporteur rappelle qu'il se peut que des investissements prévus sur un horizon de plus long terme soient reportés ou abandonnés, ce qui aurait pour effet de réduire l'impact tarifaire estimé dans la présente demande.

Conformément à la décision procédurale D-2012-170, la Régie a tenu une audience orale le 17 janvier 2013 sur l'impact tarifaire des investissements générant des revenus additionnels. Lors de l'audience, l'impact tarifaire du budget des investissements générant des revenus additionnels fut largement discuté. À cette occasion, les représentants du Transporteur ont explicité l'approche employée pour parvenir à l'estimation de l'impact tarifaire ainsi que la portée de cette démonstration, tel qu'il appert de pièce HQT-3, Documents 2 et des notes sténographiques.

Le Transporteur a déposé le 22 janvier 2013 à la pièce HQT-3, Document 3, la réponse à l'engagement 1 demandé par la Régie à l'audience, à savoir les « *Simulations de la contribution du Distributeur pour les projets reliés au tableau 21 pour l'année 2013* », tel qu'indiqué aux notes sténographiques, pages 4 et 104.

En tenant compte de sa preuve ainsi que des témoignages à l'audience de Mmes Duchesne et Caron et de la réponse à l'engagement 1, le Transporteur souligne les arguments suivants au sujet de l'estimation de l'impact tarifaire, notamment celle des investissements générant des revenus additionnels.

L'impact tarifaire des investissements générant des revenus additionnels est estimé à la marge, par rapport au tarif en vigueur, pour chaque année de l'horizon de 10 ans, en considérant les coûts annuels associés à l'ensemble des mises en service (MES) projetées pour les projets inférieurs à 25 M\$ et les projets égaux ou supérieurs à 25 M\$, ainsi que la prévision des besoins de transport pour le service de transport pour l'alimentation de la charge locale et le service de transport de point à point à long terme, tous les autres éléments demeurant constants.

Le Transporteur rappelle qu'il ne peut isoler l'impact tarifaire des investissements de moins de 25 M\$ puisque celui-ci repose sur la prévision globale des besoins de transport. Cette prévision tient compte, pour sa plus grande part, de la prévision du service de transport pour l'alimentation de la charge locale obtenue du Distributeur, laquelle ne fait pas de distinction entre les besoins de transport à rencontrer par les projets inférieurs à 25 M\$ et les projets égaux ou supérieurs à 25 M\$.

Les résultats de l'estimation de l'impact tarifaire des investissements générant des revenus additionnels au tableau 21 (« tableau 21 ») de la pièce HQT-1, Document 1, page 31, représentent les mouvements ponctuels du tarif d'année en année en fonction des informations disponibles au moment du dépôt de la présente demande. Par ailleurs, l'estimation des contributions du Distributeur pour les investissements générant des revenus additionnels n'est pas disponible au-delà d'un horizon de trois ans.

L'estimation de l'impact tarifaire ne constitue pas une prévision des tarifs étant donné que les MES projetées sont basées sur la planification actuelle, appelée à évoluer, et les prévisions des besoins des clients, dont celles du Distributeur, qui sont revues annuellement (report ou abandon de projet). En outre, cette estimation ne constitue pas un outil de démonstration de neutralité tarifaire qui repose sur l'établissement d'un montant maximal à assumer par le Transporteur, lequel est calculé à partir de la valeur actualisée du tarif sur 20 ans. Le tableau 21 présente l'impact tarifaire sur un horizon de 10 ans, à partir d'une année de référence, plutôt qu'un horizon maximum de 20 ans pour chaque projet. Pour les investissements de la catégorie *Croissance des besoins de la clientèle*, la neutralité tarifaire est assurée par l'application de modalités de l'appendice J des *Tarifs et conditions* pour tous les projets et tous les clients visés.

Les investissements générant des revenus additionnels de la présente demande ne constituent qu'une portion du budget des investissements 2013 et n'ont qu'un très faible impact sur les revenus requis de la période. En ce qui a trait à la portion du budget des investissements 2013 demandé de 53 M\$, au sujet duquel la Régie a posé des questions à l'audience, le Transporteur souligne que ces investissements destinés à rencontrer la croissance de charge pour l'alimentation de la charge locale (« Alimentation de la charge

locale »), dont les MES s'échelonnent de 2013 à 2016, se traduisent en un impact sur les revenus requis de l'ordre de 0,7 M\$ en 2013, pour atteindre un maximum de l'ordre de 5,2 M\$ une fois réalisé l'ensemble des MES découlant de ce budget. Ceci représente un effet d'environ 0,02 % et à 0,17 % respectivement sur des revenus requis de l'ordre de 3 G\$ (année de référence 2012). Cependant, ces investissements font partie de la catégorie d'investissement générant des revenus additionnels, de sorte que l'application du montant d'allocation maximal à chacun des projets, lorsqu'ils seront confirmés, vise la perception de revenus et, le cas échéant, le paiement de contributions provenant du Distributeur, conformément aux *Tarifs et conditions*.

Plus spécifiquement, pour l'année 2013, les MES prévues pour l'Alimentation de la charge locale constituent près des 20 M\$ de l'ensemble des MES de 630 M\$ indiquées au tableau 21. Environ 18 M\$ concernent des projets confirmés, pour lesquels des contributions du Distributeur peuvent être estimées. Ce tableau 21 contient également des MES de 4 M\$ en 2014 pour les projets confirmés avec des contributions estimées. À cet égard, le Transporteur rappelle, tel que plus amplement décrit à l'engagement 1, que les contributions estimées sont considérées dans le cadre de l'estimation de la contribution du Distributeur en tenant compte de l'ensemble des projets d'investissements requis pour répondre aux besoins de la charge locale.

Le tableau 21 inclut aussi le résiduel des MES prévues pour l'Alimentation de la charge locale, soit des MES totalisant 31 M\$ (2 M\$ en 2013, 11 M\$ en 2014, 9 M\$ en 2015 et 9 M\$ en 2016) pour lesquelles le Transporteur n'est pas en mesure d'estimer les contributions potentielles associées à ces projets, puisque les analyses sont encore en cours et les paramètres requis à l'estimation des contributions ne sont pas disponibles. Ainsi, ce n'est qu'aux fins du calcul du tableau 21 que ces contributions ne sont pas incluses, puisque non disponibles au moment de la préparation de la présente demande.

Par ailleurs, lorsque les projets seront confirmés, le Transporteur sera en mesure d'estimer les contributions applicables. Ainsi, les modalités à l'appendice J des *Tarifs et conditions* sont respectées. Cette application sera produite, en conformité avec la pratique établie, dans le cadre d'une demande tarifaire.

Les résultats visant l'impact tarifaire doivent être examinés en considérant la portée de l'approche utilisée. Cette approche présente l'impact tarifaire par grande catégorie d'investissement, en conformité avec l'article 5 du Règlement, sans découpage selon les projets d'investissement et les services de transport. En expliquant les raisons ayant amené le Transporteur et la Régie à privilégier le calcul présenté en preuve depuis plusieurs années, le Transporteur a apporté dans la présente demande les précisions demandées par la Régie, en expliquant l'outil dont il dispose pour l'estimation de l'impact tarifaire et a fourni l'information la plus désagrégée qu'il puisse produire relativement à l'enveloppe des investissements générant des revenus additionnels dans le cadre du budget des investissements 2013.

Le Transporteur comprend que des questions et précisions sur la preuve déposée puissent lui être adressées. Toutefois, un dossier visant l'autorisation du budget des investissements n'est pas le cadre approprié pour la modification de la méthode d'estimation et de la présentation de l'impact tarifaire lorsque celles-ci sont cohérentes et en continuité avec les dossiers antérieurs devant la Régie. À ce titre, le Transporteur réfère notamment aux décisions D-2010-138 et D-2012-012 concernant les budgets des investissements

2011 et 2012 ainsi qu'aux propos tenus lors de l'audience du 17 janvier 2013 (N.S., page 71 ligne 11 à 15).

Enfin, le Transporteur est d'avis que sa demande est fondée et qu'il a soumis une preuve rencontrant les exigences du cadre réglementaire dans lequel s'inscrit cette demande, incluant les justifications du bien-fondé et de la nécessité de réaliser ce budget ainsi que les informations requises à son appui. La preuve documentaire et les témoignages des représentants du Transporteur lors de l'audience sont probants et non contredits.

2.6. 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.

3. RAPPORTS DES INTERVENANTS – COMMENTAIRES

3.1. UC

Le 19 novembre 2012, l'intervenant a produit le Rapport d'analyse préparé par M. Paul Paquin. En sus des éléments qui précèdent, le Transporteur souhaite répondre aux éléments qui y sont contenus.

Dans son rapport d'analyse (page 8), M. Paquin mentionne :

En conclusion, UC demande à la Régie d'exiger que le suivi requis dans la décision D-2012-012 inclut notamment de fournir la grille d'analyse du risque pour les cinq catégories d'équipements mentionnées plus haut, et de fournir pour chaque catégorie d'équipements un historique des équipements remplacés et la quantité d'équipements qu'il est prévu de remplacer selon les différents niveaux de risque.

En réponse, le Transporteur souligne que la décision D-2012-012 prévoit, de façon générale, la forme que doit prendre le suivi annuel de la *Stratégie de gestion de la pérennité des actifs* (la « Stratégie »), à savoir :

[116] Le budget d'investissements en Maintien des actifs de transport découle essentiellement de l'application de la Stratégie. À ce titre, il est requis de suivre annuellement son application et ses résultats à chaque demande d'autorisation du budget d'investissements annuel.

[117] Pour les prochaines demandes d'autorisation de ses investissements annuels, la Régie demande au Transporteur de revoir la présentation des explications et justifications de façon à limiter les répétitions.

[118] À titre d'exemple, une section pourrait regrouper les éléments découlant de l'application de la Stratégie et une autre traiterait plus spécifiquement des investissements requis et des interventions planifiées pour chaque portefeuille et catégorie. (Nos soulignés)

Le Transporteur s'est conformé à ce suivi en limitant les répétitions et en intégrant la section 4 de sa preuve intitulée *Suivi des interventions en fonction du risque 2011 et 2012* qui contient toute l'information requise qui est complétée, selon le cas, par les réponses fournies par le Transporteur aux demandes de renseignements.

De plus, le Transporteur rappelle :

- que la Stratégie lui permet de lisser les investissements et les interventions dans le temps tout en contrôlant le niveau de risque à long terme. Les résultats de la figure 3 démontrent que le taux de risque évolue selon les prévisions simulées. (HQT-1, Document 1, p.29 ss) ;
- que le taux de risque est un indicateur qui permet de quantifier le risque de l'ensemble des équipements tout en tenant compte de la répartition de ceux-ci dans la grille de risque et a été défini au dossier R-3670-2008 (HQT-2, Document 1, p. 61) ; ce taux ne sert pas à quantifier la qualité de service aux clients du Transporteur ;
- qu'il a présenté l'évolution prévue du taux de risque à la figure 24 (R-3670-2008, HQT-2, Document 2, p. 89).

Le Transporteur souligne que la grille d'analyse du risque pour les 5 catégories d'équipements (équipements d'appareillage et d'ouvrages civils, disjoncteurs, transformateurs et inductances, équipements d'automatismes, et composants des lignes aériennes) sera fournie dans le cadre du bilan de l'application de la Stratégie, lors de la demande du budget des investissements pour l'année 2017, conformément à la décision D-2012-012 de la Régie. La grille d'analyse des équipements d'appareillage et d'ouvrages civils intègre notamment celle des disjoncteurs, des transformateurs et des inductances et est présentée annuellement, conformément à la décision D-2012 012 de la Régie.

L'intervenant souhaite obtenir l'historique des équipements remplacés et la quantité d'équipements qu'il est prévu de remplacer. Le Transporteur souligne que le contrôle du taux de risque observé au cours de la période 2008-2011 est un résultat probant de l'application de la Stratégie, particulièrement dans le contexte du vieillissement de son parc d'équipements. Les informations sur les actions qui ont été prises sont indiquées aux figures 1 et 2 dans le cadre du suivi des interventions en fonction du risque. Les informations sur les actions qu'il entend prendre pour l'année 2013 sont indiquées aux pages 16, 17 et 18 de la pièce HQT-1, Document 1. Le Transporteur prévoit effectuer, à l'instar des années antérieures, des interventions principalement sur les équipements à risque (i.e. les équipements à risque élevé, fort et moyen) suivant les grilles d'analyse du risque présentées aux tableaux R6.1 (HQT-2, Document 1, p.10 ss).

Avec égard, les demandes de l'intervenant devraient être écartées.

Dans son rapport (page 9), M. Paquin mentionne :

À cet effet, UC demande à la Régie d'exiger qu'un historique du taux d'indisponibilité forcée soit fourni lors des prochains dossiers concernant les investissements de moins de 25 M\$. Selon l'intervenante, cela permettrait de s'assurer que les actions du Transporteur ont un impact réel.

En réponse, le Transporteur réitère que le bilan d'application de la Stratégie ainsi que le suivi de l'évolution du taux de risque qu'il fournit annuellement lui permet d'avoir une vue globale de l'état de l'ensemble de son parc d'équipements. Par ailleurs, le Transporteur soutient que l'historique du taux d'indisponibilités forcées ne permet pas de s'assurer que les actions du Transporteur ont un impact réel sur la qualité du service aux clients car ce taux tient compte notamment des retraits d'équipements non planifiés liés à des événements climatiques, ou des bris d'équipements qui ne sont pas en fin de vie. Ainsi, le Transporteur est d'avis que les grilles d'analyse du risque des actifs de transport ainsi que le suivi de l'évolution du taux de risque qui résultent de l'application de la Stratégie et qui sont fournis annuellement au soutien des investissements en Maintien des actifs permettent d'apprécier que les actions du Transporteur ont un impact réel.

Avec égard, la demande de l'intervenant devrait être écartée.

Dans son rapport (pages 12 et 13), M. Paquin et l'intervenant concluent :

En conclusion, UC demande à la Régie de refuser le montant demandé par le Transporteur dans la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service. Comme il s'agit principalement d'investissements relatifs à des améliorations, UC comprend que ceux-ci ne sont pas stratégiques pour le bon fonctionnement du réseau et que cela ne contribuera pas à détériorer les indicateurs du Transporteur. [...]

De plus, l'intervenante demande à la Régie d'exiger que, dans le prochain dossier traitant des investissements inférieurs à 25 M\$, le Transporteur fasse la démonstration que les investissements de 234,3 M\$ réalisés au cours des cinq dernières années ont apporté des bénéfices concrets aux clients du Transporteur.

Le Transporteur est en désaccord avec ces demandes sans assises factuelles et réglementaires valables en raison de la preuve qu'il a offerte quant au caractère pleinement justifié du budget des investissements en cause, ainsi de ce qui suit.

Les projets en Maintien et amélioration de la qualité du service sont destinés à la satisfaction de la clientèle, au maintien ou au rehaussement de la qualité du service rendu par le Transporteur. Celui-ci a fourni des informations, particulièrement sur les bénéfices et avantages liés à ces projets et sur les indicateurs sur lesquels ils pourraient avoir un impact. Ces informations ont été fournies suivant la façon dont elles l'ont été dans les demandes antérieures du Transporteur et dont la Régie s'est déclarée satisfaite, autorisant les investissements demandés.

Le Transporteur rappelle en outre que les investissements prévus permettent de maintenir et améliorer la qualité du service à sa clientèle en corrigeant les situations qui pourraient dégrader la fiabilité ou la disponibilité des équipements du réseau de transport. Les investissements prévus en 2013 permettent au Transporteur de poursuivre ses efforts en innovation technologique en vue notamment d'améliorer le comportement du réseau et d'optimiser la gestion de celui-ci, d'améliorer la performance des outils et modèles de simulation du réseau, d'installer des outils de surveillance et de diagnostic des équipements

stratégiques. Le Transporteur présente un tableau qui précise les améliorations prévues et les indicateurs sur lesquels les différents projets prévus en 2013 pourraient avoir un impact. Ces interventions visent notamment à améliorer les critères d'exploitation du réseau, à diminuer le risque de déclenchements ou de pannes, à ajouter de la redondance dans les postes et les réseaux non bouclés par l'addition d'équipements, à assurer la qualité de service qui répond aux besoins et attentes des clients et enfin à améliorer la durabilité des équipements. Le Transporteur identifie les indicateurs visés.

La Régie a rendu de nombreuses décisions favorables aux demandes du Transporteur, se déclarant satisfaite des renseignements fournis et autorisant les investissements demandés et pleinement justifiés du Transporteur (D-2012-012, D-2010-138, D-2010-056).

La Régie s'est également déclarée satisfaite des travaux du Transporteur concernant le développement d'indicateurs de mesure de l'amélioration de la qualité en indiquant que ces indicateurs représentent un outil utile permettant au Transporteur de faire rapport sur ses réalisations et de justifier ses demandes(D-2009-013, p.12).

La demande de l'intervenant et de son analyste doit être rejetée puisque sans fondement alors que la preuve du Transporteur et l'historique décisionnel de la Régie sont probants.

Concernant le sujet de l'impact tarifaire des investissements, dans son rapport (pages 15 et 19), M. Paquin et l'intervenant concluent :

Pour bien illustrer cette situation, UC recommande à la Régie d'exiger que, pour les prochains dossiers concernant les projets de moins de 25 M\$, le Transporteur fournisse le montant annuel de l'amortissement des équipements existants. [...]

En conclusion. UC recommande à la Régie d'exiger que, pour les prochains dossiers concernant les projets de moins de 25 M\$, le Transporteur présente un tableau qui montre quel serait l'impact tarifaire des mises en service sans tenir compte de la contribution maximale du Transporteur, et un autre tableau qui montre l'impact après l'application des modalités décrites aux Tarifs et conditions autant pour les ajouts requis pour les besoins de transport des clients de point à point que pour les ajouts requis pour les besoins de transport de la charge locale.

Le Transporteur est en désaccord avec ces demandes. Dans la présente demande, le Transporteur rappelle qu'il dépose pour autorisation le budget des investissements 2013 de 598 M\$ pour les projets de moins de 25 M\$, dont 530 M\$ dans les catégories ne générant pas de revenus additionnels et 68 M\$ dans la catégorie *Croissance des besoins de la clientèle*.

En ce qui concerne l'impact tarifaire des « *projets ne générant pas de revenus additionnels* », l'UC recommande à la Régie d'exiger que le Transporteur fournisse le montant annuel de l'amortissement des équipements existants. Or, le montant annuel de l'amortissement des équipements existants n'est pas une information requise de façon spécifique afin de permettre la présentation de l'impact tarifaire. De plus, pour faire suite à un questionnement en ce qui a trait à l'impact associé aux anciens investissements et aux nouveaux investissements ne générant pas de revenus additionnels, le Transporteur a intégré depuis le dossier du budget des investissements 2010, des informations sur les anciens investissements et les nouveaux investissements au tableau 20 de la pièce HQT-1, Document 1, de sorte que ces informations sont disponibles dans le présent dossier.

Le tableau sur l'estimation de l'amortissement annuel préparé par l'UC dans son rapport n'apporte pas de modification à l'estimation de l'impact tarifaire, mais présente plutôt de façon cumulée les résultats obtenus par l'UC. Il en ressort que l'UC disposait de suffisamment d'informations pour effectuer son analyse. Le Transporteur suggère qu'il ne devrait pas être obligé d'élargir et complexifier sa preuve dans des prochains dossiers afin de fournir sous une autre forme des informations déjà présentées ou qui peuvent être reconstituées par un intervenant à partir de celles déposées au dossier.

En ce qui concerne l'impact tarifaire des « *projets générant des revenus additionnels* », l'UC recommande à la Régie d'exiger que le Transporteur présente un tableau qui montre l'impact tarifaire sans tenir compte de la contribution maximale du Transporteur, et un autre tableau qui montre l'impact après l'application des modalités aux *Tarifs et conditions*. Cette recommandation découle de l'analyse de l'UC portant notamment sur la valeur des mises en service et le calcul de contributions sur la base de l'évolution de la prévision des besoins des services de transport sur la période de 2013 à 2022.

Le Transporteur est d'avis que l'estimation de l'impact tarifaire ne devrait pas être effectuée de deux façons distinctes, soit en considérant des mises en service sans les contributions et avec les contributions. Par ailleurs, l'estimation de l'impact tarifaire n'est pas un outil de démonstration de la neutralité des ajouts au réseau. De plus, selon les *Tarifs et conditions*, appendice J, les contributions sont appliquées par projet selon la puissance maximale à transporter en considérant le montant d'allocation maximal et non pas en fonction d'une puissance reflétant l'évolution des besoins des services de transport sur une période de 10 ans. Ainsi, cette analyse de l'UC visant le calcul de contributions n'est pas réalisée en conformité avec les modalités des *Tarifs et conditions*.

Enfin, le Transporteur précise à nouveau, tel qu'indiqué précédemment, qu'il ne dispose pas des montants des contributions qui seraient requises dans les années à venir pour certains projets faisant l'objet d'ajouts pour la croissance de la charge locale. Ainsi, il n'est pas souhaitable de lui imposer un fardeau de preuve au sujet duquel il ne dispose pas les données nécessaires afin de le compléter.

3.2. ACEFO

Le 3 décembre 2012, l'intervenant a produit un rapport d'analyse sans en dévoiler l'auteur.

La Régie, dans sa décision D-2012-133 mentionne ce qui suit afin d'accueillir la demande d'intervention de l'ACEFO :

[13] La Régie constate que les sujets soulevés par les groupes qui représentent les consommateurs résidentiels, soit l'ACEFO et l'UC, sont complémentaires et qu'ils abordent d'un angle différent l'analyse des enjeux au dossier. Un regroupement n'est pas nécessairement souhaitable dans ces circonstances. (Nos soulignés)

L'intervenant n'a pas donné une suite positive à cette ouverture de la Régie. Avec égard, le rapport d'analyse produit par l'intervenant est simpliste et se borne à endosser le rapport d'analyse préparé par M. Paquin pour le compte d'UC.

L'ACEFO appuie les recommandations de l'UC, donc le Transporteur réfère à ses réponses et positions exprimées à l'égard du rapport d'analyse préparé par M. Paquin pour le compte d'UC.

Par ailleurs, le Transporteur est préoccupé par les propos de l'ACEFO dans son rapport d'analyse et la position que cet intervenant soutient dans le dossier. Ainsi, en faisant abstraction des tenants et aboutissants de l'estimation de l'impact tarifaire selon l'approche usuelle, l'ACEFO fait des affirmations arbitraires et prête des intentions au Transporteur en faisant des liens non fondés avec la politique d'ajouts au réseau de transport dans le dossier R-3738-2010. Conséquemment, le Transporteur s'interroge sur cet élargissement des débats qui dépasse le cadre du présent dossier.

Le Transporteur tient à souligner à nouveau, tout comme il l'a démontré dans la présente demande, qu'il détermine et fait payer au Distributeur, à la suite des mises en service, les contributions applicables conformément aux *Tarifs et conditions* pour les ajouts au réseau afin de répondre à la croissance de la charge locale.

Enfin, le Transporteur soutient que la présente demande est effectuée conformément au cadre réglementaire en vigueur relativement au budget des investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$.

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

CONCLUSION

En résumé, la *Demande d'autorisation du budget des investissements pour l'année 2013 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.