

Réplique 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

RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR

INTRODUCTION

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu les argumentations des intervenants l'ACEF de l'Outaouais (« ACEFO ») et Union des consommateurs (« UC ») dans ce dossier.

En conformité avec la lettre procédurale du 28 janvier 2013, le Transporteur offre à la Régie de l'énergie (la « Régie ») sa réplique aux arguments des intervenants.

RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR

Aspects généraux

Le Transporteur réitère que la preuve documentaire produite en appui à sa demande est complète, probante et contient toutes les informations réglementaires requises selon la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi »), le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* (le « Règlement ») et le *Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité* (Chapitre 2) ainsi que les suivis spécifiques découlant de décisions antérieures de la Régie.

La 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.

Le présent dossier, à l'instar de ceux qui l'ont précédé, 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 aux exigences de qualité et de fiabilité de ses clients, y incluant la croissance de leurs besoins.

À la demande de la Régie, une audience fut tenue sur le sujet de l'impact tarifaire des investissements générant des revenus additionnels, au cours de laquelle les questionnements ont porté sur les investissements visant la croissance de charge pour l'alimentation de la charge locale. Dans sa preuve documentaire et testimoniale, le Transporteur a fait écho aux demandes et préoccupations de la Régie. Des précisions et explications ont été apportées par le Transporteur pour rappeler les bases de ce calcul et ainsi en situer la portée dans le cadre de l'examen du budget des investissements 2013. Le Transporteur soutient respectueusement que de tels questionnements, s'ils devaient mener à une remise en cause du calcul jusqu'alors accepté par la Régie pour présenter l'impact tarifaire dans ce dossier ne sauraient motiver le refus, en tout ou en partie, du budget des investissements 2013 visant la croissance de charge pour l'alimentation de la charge locale, puisque le Transporteur démontre que ceux-ci sont requis et justifiés et qu'il a fourni toute l'information disponible à ce sujet.

Par ailleurs, les intervenants, comme par les années passées, souhaitent et suggèrent la mise en place de nouveaux suivis.

Le Transporteur est en profond désaccord avec ces demandes qui sont à contre-courant des efforts d'efficacité, d'efficience ainsi que de l'approche d'allégement réglementaire préconisée par le Transporteur et demandée par la Régie.

La Régie met de l'avant le concept d'efficience du processus réglementaire comme étant un aspect incontournable de la réglementation du Transporteur (voir notamment les lettres du président de la Régie du mois de juillet 2010). De l'avis du Transporteur, ce concept s'incarne notamment dans les suivis qui découlent des décisions de la Régie. La mise en place de nouveaux suivis implique des ressources humaines et matérielles dont les coûts sont assumés par la clientèle du Transporteur par les tarifs. La mise en place d'un nouveau suivi doit, de l'avis du Transporteur, se justifier par une situation particulière qui, à la suite d'une démonstration probante, exige de façon incontestable ce nouveau suivi. Or, les demandes des intervenants ne sont pas supportées par des démonstrations probantes et elles doivent être rejetées.

Le Transporteur intègre déjà, à sa gestion des projets d'investissements, de très nombreux suivis qui se retrouvent à son rapport produit annuellement à la Régie selon la Loi. Avec égard, par leurs demandes, les intervenants omettent de prendre en compte le concept d'efficience et d'efficacité ainsi que l'approche d'allégement réglementaire précitée.

Réplique UC

UC reprend à nouveau dans son argumentation les éléments qui sont contenus au Rapport d'analyse préparé par M. Paul Paquin qui a été produit au dossier le 19 novembre 2012.

En réplique, le Transporteur réitère les éléments qu'il a mentionnés dans son *Argumentation* (HQT-4, Document 1) qui fut produite le 30 janvier 2012, notamment :

- Les informations demandées, soit les grilles 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), ont été fournies dans le cadre du bilan de l'application de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs (la « Stratégie ») lors de la demande d'autorisation du budget des investissements 2012, à la demande de la Régie dans sa décision D-2010-056 (par. 46, p. 14).
- Ces informations seront fournies de nouveau 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 (par. 114, p. 27) de la Régie.
- Les grilles d'analyse pour les équipements d'appareillage et d'ouvrages civils (intégrant notamment celle des disjoncteurs, des transformateurs et des inductances), les équipements d'automatismes et les composants des lignes aériennes sont présentées annuellement, comme dans les demandes antérieures du Transporteur.
- Les informations sur les actions qui ont été prises sont décrites dans le cadre du suivi des interventions en fonction du risque sur les équipements d'appareillage principal et les équipements d'automatisme (HQT-1, Document 1, section 4, pages 26 ss).

UC demande « *qu'un historique du taux d'indisponibilité forcée soit fourni lors des prochaines dossiers concernant les investissements de moins de 25 M\$* ».

Le Transporteur réitère que l'historique du taux d'indisponibilités forcées ne permet pas de constater 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. La Stratégie permet quant à elle d'avoir une vue globale plus complète de l'état de l'ensemble du parc d'équipements.

UC n'a pas fait la démonstration que les suivis suggérés sont requis et valables, qu'ils correspondent à des situations particulières qui exigent de nouveaux suivis et qu'ils prennent en compte le cadre réglementaire. Le Transporteur réitère que les mesures de suivi mises en place et proposées par lui demeurent les meilleures et que l'argument d'UC, 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.

Le Transporteur rappelle qu'il a proposé de faire le point à l'égard des résultats de l'application de la Stratégie par le dépôt dans le budget des investissements pour l'année 2017 d'un second bilan de son application. Cette proposition a trouvé l'adhésion de la Régie (décision D-2012-012, par. 114, p. 27) et elle incarne l'approche d'allégement 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 son déploiement. Avec égard, l'intervenant n'a pas pris la mesure de la décision susdite car ses suggestions de mise en place de nouveaux suivis sont en porte-à-faux avec ce qui précède. Le Transporteur demande à la Régie de rejeter les demandes de l'intervenant.

UC demande à la Régie de refuser l'autorisation du budget demandé par le Transporteur dans la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service qui, entre autre, bénéficie directement à la clientèle de la charge locale.

Le Transporteur est surpris de la conclusion à laquelle en arrive UC qui est 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. Le Transporteur 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 relatives au budget d'investissements 2013 pour les projets de la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service 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.

Par ailleurs, le cadre réglementaire ne prévoit pas que des démonstrations particulières, autres que celles déjà existantes dans le cadre des dossiers tarifaires ainsi que du rapport annuel prévu par la Loi soient effectuées à l'égard des investissements réalisés au cours des cinq dernières années. Avec égard, les allégations de l'intervenant ne reposent sur aucun fait ou analyse qui appuient la nécessité d'exiger un fardeau de preuve additionnel sans rapport avec le budget demandé. La demande d'UC 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.

Tel qu'indiqué dans la preuve du Transporteur (HQT-1, Documents 1 et 2), la fiabilité du réseau de transport ainsi que la capacité d'offrir le service de transport compte tenu de la demande croissante sont au cœur de la planification des interventions de la catégorie Croissance des besoins de la clientèle. Ces investissements visent notamment à répondre aux besoins liés à l'alimentation de la charge locale en intervenant dans des installations, des zones et des corridors qui connaissent un accroissement de charge.

En ce qui a trait à la portion du budget des investissements 2013 demandé de 53 M\$ de la catégorie Croissance des besoins de la clientèle, le Transporteur rappelle que ces investissements sont destinés à rencontrer la croissance de charge pour l'alimentation de la charge locale.

Le Transporteur est d'avis que la recommandation d'UC de refuser les investissements de 53 M\$ pour l'alimentation de la charge locale pourrait avoir une conséquence néfaste, si elle est retenue, pour la clientèle de la charge locale qu'UC représente. Le Transporteur souligne à nouveau que ces investissements permettent de combler les besoins de croissance, il apparaît *a priori* déraisonnable que sur la foi d'allégations, la Régie puisse refuser ces investissements qui sont requis et justifiés. Le Transporteur vise à assurer la disponibilité et la capacité de son réseau au moment requis par les clients et prend les initiatives nécessaires pour y arriver. La suggestion de l'intervenant de mettre un frein à la réalisation d'investissements requis en croissance pour l'année 2013 est, de l'avis du Transporteur, incongrue et devrait être rejetée par la Régie.

Le Transporteur réitère que sa demande et la preuve à son soutien sont conformes au cadre réglementaire en vigueur relativement au budget des investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$. En vertu du Règlement, une telle demande d'autorisation est faite par catégorie d'investissement. Parmi les informations requises, la demande doit comporter l'impact tarifaire. La méthode à utiliser pour l'impact tarifaire n'est pas prévue au Règlement. Le Transporteur souligne qu'il a expliqué dans le cadre de la présente demande les raisons ayant amené le Transporteur et la Régie à privilégier le calcul présenté en preuve depuis plusieurs années. Le Transporteur a également apporté dans la présente demande les précisions demandées par la Régie et a fourni l'impact sur les

revenus requis relativement à la portion du budget des investissements 2013 pour l'alimentation de la charge locale. Avec égard, les allégations et les argumentaires de l'intervenant sont insuffisants pour remettre en doute la preuve documentaire et les témoignages probants offerts par le Transporteur dans ce dossier. En ne réitérant que les conclusions et recommandations de son rapport d'analyse, l'intervenant fait fi des nombreuses informations et explications fournies par le Transporteur tout au long du processus.

En ce qui concerne les contributions du Distributeur, comme le Transporteur l'a démontré dans la présente demande, ces contributions sont déterminées conformément aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (« *Tarifs et conditions* »). Les modalités à l'appendice J, section C, stipulent que les coûts relatifs aux ajouts au réseau requis pour répondre aux besoins de croissance de la charge locale sont assumés par le Transporteur jusqu'à concurrence du montant maximal indiqué à l'appendice J, section E, en tenant compte globalement de l'ensemble des investissements associés aux projets mis en service par le Transporteur dans une année pour cette clientèle. Donc les contributions exigibles du Distributeur, le cas échéant, sont établies lorsque les mises en services ont lieu pour l'ensemble des investissements et non pas seulement ceux de moins de 25 M\$. Tel que le prévoit le cadre réglementaire, le Transporteur fait les suivis requis des contributions exigibles du Distributeur dans le cadre des dossiers tarifaires.

Le Transporteur a expliqué l'incertitude pouvant survenir dans la projection des investissements en croissance de charge pour l'alimentation de la charge locale, qui ne sont pas tous confirmés sur un horizon aussi lointain que 10 ans. Ainsi, alors que le Transporteur peut estimer les contributions des projets confirmés, les données disponibles pour les projets non confirmés de l'enveloppe du budget des investissements ne lui permettent pas de produire de telles estimations. Dans ce contexte, la réclamation de telles estimations apparaît vaine.

Le Transporteur s'interroge sur l'opportunité des recommandations d'UC visant à le contraindre à produire de nouvelles analyses dans les prochains dossiers, selon la forme de présentation qu'UC veut voir. L'ajout de toutes sortes d'informations alourdit la preuve, encore plus lorsque celle-ci sont présentées à titre informatif sans incidence sur la prise de décision. Avec égard, dans un contexte de recherche d'efficacité et d'allégement réglementaire, les demandes d'UC devraient être rejetées.

En raison de ce qui précède, le Transporteur demande à la Régie de rejeter les demandes de l'intervenant.

Réplique ACEFO

Le Transporteur constate que l'ACEFO concentre ses préoccupations sur les résultats estimés à la fin de la période de 10 ans qui est considérée pour la présentation de l'impact tarifaire. Ces investissements ne sont cependant pas présentés pour autorisation dans la présente demande.

Le Transporteur soutient que les intrants et l'approche utilisée pour l'estimation de l'impact tarifaire des investissements ont été fournis suivant la façon dont elles l'ont été dans les demandes antérieures du Transporteur dans le cadre desquelles la Régie a autorisé les investissements demandés. En ce qui a trait à l'impact tarifaire dans les récents dossiers, le Transporteur rappelle que la Régie, après analyse des renseignements fournis par le

Transporteur, s'en est déclarée satisfaite dans la décision D-2010-138 pour le budget des investissements 2011 et a pris acte de l'impact tarifaire dans la décision D-2012-012 pour le budget des investissements 2012.

Aussi, la Régie a indiqué dans la décision D-2012-059 pour la demande tarifaire 2012 du Transporteur, qu'il y a lieu d'améliorer la concordance entre le mode de calcul de l'impact tarifaire présenté dans les dossiers de projets d'investissements et celui déposé au dossier tarifaire, en demandant de traiter ce sujet dans le dossier générique portant notamment sur la politique d'ajouts au réseau de transport. Le présent dossier n'est pas, avec égard, le bon forum pour traiter de ces questions puisque la Régie ne dispose pas de toute l'information à cet égard en application du cadre réglementaire.

En raison de ce qui précède, le Transporteur demande à la Régie de rejeter les demandes de l'intervenant.

CONCLUSION

La 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 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 et de rejeter les arguments des intervenants.

Le tout respectueusement soumis.