

☞ GENEVIÈVE PAQUET, LL. M. ☞  
Avocate / Lawyer

---

Le 22 août 2013

« Par courrier et par SDE »

**Me Véronique Dubois**  
Secrétaire pour la Régie de l'énergie  
Tour de la Bourse, C.P. 001  
800, Place Victoria, 2<sup>e</sup> étage, bureau 255  
Montréal (Qc)  
H4Z 1A2

---

**Objet : Dossier R-3823-2012**  
*Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec pour les années 2013 et 2014*

---

Chère Consœur,

Conformément aux dispositions de la décision D-2013-123, le GRAME dépose par la présente un budget de participation et une annexe incluant les enjeux abordés et les conclusions recherchées dans le cadre du dossier en rubrique.

Le GRAME entend participer à cette demande par le dépôt d'une preuve écrite et d'une présentation orale lors de l'audience. Les analystes du GRAME sont désignés dans le budget de participation.

Espérant le tout conforme, je vous prie d'agréer, Me Dubois, l'expression de mes sincères salutations.

(S) Geneviève Paquet

**Geneviève Paquet, avocate**

GP/gp

cc. Me Pierre Pelletier, par courriel (pour AQCIE/CIFQ)

cc. Me Yves Fréchette, par courriel (pour le Transporteur)

## R-3823-2012

### Annexe au budget de participation du GRAME

#### Enjeux abordés et conclusions recherchées

#### I. Efficience, performance et balisage

##### **1.1 Optimisation des investissements et gains d'efficience** (C-HQT-0021 : HQT-3, doc. 1 et C-HQT-0017 : HQT-1, doc. 1)

Dans le cadre du suivi (D-2012-059, para 31 et 32) demandé par la Régie, le GRAME souhaite aborder ces questions en lien avec ses intérêts environnementaux.

Le GRAME note que le poids des investissements dans l'évolution des revenus requis est de l'ordre de 75 %, à la fois pour l'année 2013 et 2014, d'où l'importance d'optimiser les investissements et les gains d'efficience. En lien avec ses interventions précédentes sur l'optimisation des investissements et les pratiques implantées par le Transporteur, le GRAME s'interroge sur l'abandon des ateliers de remise à neuf pour faire place à la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement et de gestion du matériel stratégique. De plus, le GRAME souhaite s'assurer que le Transporteur renouvellera ses ententes-cadres avec des fournisseurs pour l'achat de transformateurs de puissance et d'inductances shunt

Le GRAME note également la poursuite du projet *Imagine* en télémaintenance, dont il approuvait la mise en place, et l'intention du Transporteur de cibler les transformateurs stratégiques. Le GRAME accueille favorablement cette démarche, puisque ces équipements sont non seulement essentiels pour le maintien de la qualité du service et la réduction des interruptions, mais demeurent des équipements à haut risque environnemental. La réduction et la prévention des fuites et des bris est essentielle dans un contexte de vieillissement des actifs et de réduction des risques.

##### **1.2 Gains d'efficience aux charges nettes d'exploitation par chantier** (Suivi décision D-1021-059, par. 40 et 41) (C-HQT-0021 : HQT-3, doc. 1 et C-HQT-0017 : HQT-1, doc. 1)

Bien que les CNE représentent environ 25 % des revenus requis pour les années 2013 et 2014, le GRAME note que le Transporteur vise des gains d'efficience de l'ordre de 1 %, contrairement aux gains plus élevés réalisés en 2012<sup>1</sup>, donc que les gains antérieurs d'efficience aux CNE ne pourront être renouvelés, ce qui concorde avec la vision du GRAME de l'état de la situation du vieillissement des actifs du Transporteur. En effet, de l'avis du GRAME, il est essentiel de maintenir des activités de maintenance opérationnelles adéquates afin de limiter les impacts à la fois sur l'environnement (fuite d'huile) et sur le nombre d'interruption. En soutien à la proposition du Transporteur, le GRAME compte produire une section de son rapport sur cette question, en apportant des

---

<sup>1</sup> R-3823-2013, B-0021, HQT-3, doc.1, pages 9 et 10

exemples de coûts découlant notamment d'une réduction de la maintenance ou d'actions correctives hâtives.

### **1.3 Évolution des stratégies de pérennité et de maintenance.** (C-HQT-0021, HQT-3, doc. 1)

Le GRAME note que le poids des investissements dans l'évolution des revenus requis est de l'ordre de 75 %, à la fois pour l'année 2013 et 2014, d'où l'importance d'optimiser les investissements et les gains d'efficience, dans un contexte de pérennité des équipements, de vieillissement des actifs et de gestion du risque, qui ne doit pas se faire au détriment d'investissements utiles et nécessaires à la prévention des impacts environnementaux, ayant une incidence sur les revenus requis dans une perspective de court à long terme, selon la problématique rencontrée.

À cet égard, le Transporteur entame une nouvelle phase selon sa preuve<sup>2</sup> dans laquelle il mentionne que l'usure des pièces d'équipements vieillissantes a un impact majeur sur la fiabilité<sup>3</sup>. La preuve du Transporteur démontre la relation entre vieillissement et fiabilité pour les transformateurs et inductances shunt<sup>4</sup>. De plus, le GRAME note que l'augmentation des défaillances de transformateurs de puissance pourrait être en lien avec une augmentation de transit sur ces équipements. Par conséquent, dans un objectif de protection de l'environnement et de réduction des risques environnementaux dus aux fuites d'équipements, y compris leurs coûts associés, le GRAME souhaite faire un suivi du projet planifié de surveillance de transformateurs de puissance annoncé au dossier R-3777-2011<sup>5</sup> pour l'année 2013, de même qu'aborder la question des transformateurs de mesures.

Le GRAME est très préoccupé par le cas des transformateurs de mesures qui peuvent contenir des substances dangereuses, soit des BPC. Le GRAME souhaite s'assurer que parmi les interventions prévues par le Transporteur dans le cadre de sa stratégie de pérennité, soient pris en compte les risques que comportent ces équipements à haut risque environnemental, pouvant générer des coûts de réhabilitation significatifs, et que les actions nécessaires préventives aient été prévues dans le cadre du projet planifié de surveillance. Le GRAME émettra une analyse de cette problématique et le cas échéant soumettra des recommandations, suite aux informations additionnelles qui seront demandées au Transporteur sur cet élément de l'optimisation des investissements dans le cadre de sa stratégie de gestion des actifs.

---

<sup>2</sup>R-3823-2013, C-HQT-0021, HQT-3, doc. 1, section 4

<sup>3</sup> R-3823-2013, C-HQT-0021, HQT-3, doc.1, page 15

<sup>4</sup> R-3823-2013, C-HQT-0021, HQT-3, doc.1, page 15, Figure 2 : Taux de défaillances des transformateurs de puissance en fonction des années

<sup>5</sup> R-3777-2011, HQT-1, doc.1, section 3.1.2

#### **1.4 Suivi indicateurs environnementaux (C-HQT-0022, HQT-3, doc. 2, section 1.4)**

En lien avec la demande de suivi de la Régie (D-2012-059, par. 58, 66 et 67) et ses interventions précédentes sur le sujet, le GRAME propose de faire une analyse de l'évolution de deux des indicateurs environnementaux, soit celui sur la gestion des matières résiduelles et celui sur les déversements accidentels dans l'environnement, de même que de l'indicateur général pour les ratios de coûts, soit l'IC-transport facteurs climatiques et compte déposer une analyse, ses conclusions et recommandations. Plus précisément, le GRAME souhaite aborder les éléments suivants :

- À titre de préoccupations, le GRAME note une augmentation significative du nombre de déversements de moins de 100 litres en 2012, du nombre de déversements situés entre 100 litres et 4000 litres, de même que la récupération d'uniquement 24 % du déversement de plus de 4000 litres de 2010. Le GRAME souhaite s'assurer que des budgets suffisants soient mis en place pour améliorer la prévention de ces incidents et réduire leur impact sur les revenus requis dans l'avenir.
- Pour le cas des actifs de remplacement, même si les coûts seront intégrés dans les actifs réglementaires, ces derniers augmenteront la charge d'amortissement annuelle, de même que les gains versés à l'actionnaire du Transporteur sur ces actifs. Un suivi de l'impact sur les amortissements devrait être présenté afin d'en évaluer l'impact réel sur les tarifs et le revenu requis et prévoir des mesures de prévention adéquates, puisqu'une augmentation des coûts d'amortissement liée à la réhabilitation de sites contaminés suggère que les mesures de prévention ont été insuffisantes.
- Pour les autres cas de réhabilitation de terrains, le Transporteur demandait antérieurement un budget spécifique pour l'environnement pour couvrir ces frais. Afin de se conformer à la décision D-2012-059, par. 230, qui précise que pour se qualifier, les budgets spécifiques doivent être supérieurs à 2,5 M\$ et doivent avoir une date de fin d'activité, le Transporteur a décidé de ne pas reconduire les budgets spécifiques pour la maintenance, la protection de l'environnement, la maîtrise de la végétation et l'efficacité énergétique. Bien que le Transporteur ne fasse plus état de ces dépenses dans sa preuve, elles sont toujours nécessaires pour notamment assurer ces activités. Le GRAME demande la réintégration dans la preuve du Transporteur du détail de ces coûts budgétisés, non pas à titre de budget spécifique, mais plutôt afin d'en permettre le suivi et de déterminer, en lien avec les résultats des indicateurs environnementaux, s'ils sont adéquats.

## **II. Planification du réseau de transport (C-HQT- 036, HQT-9, doc.1)**

En lien avec le suivi demandé par la Régie (D-2012-059, par. 361, 363 et 367) et en suivi avec les éléments abordés par le GRAME dans les dossiers antérieurs, le GRAME souhaite aborder les thèmes suivants de la preuve du Transporteur :

### **2.1 Investissements ne générant pas de revenus additionnels (C-HQT- 036, HQT-9, doc. 1, section 2)**

Le GRAME note que certains postes démontrent un accroissement significatif en 2013 et 2014 comparativement à l'année 2012 et souhaite se pencher sur la catégorie respect des exigences.

#### **2.1.1 Investissements en Respect des exigences**

Premièrement le GRAME note l'absence de détail dans la preuve du Transporteur, outre que cette dernière démontre que ce poste budgétaire, pour les années 2013 et 2014, augmente de manière significative.

Dans sa preuve, le Transporteur indique avoir des investissements en respect des exigences de 27,6 M\$ pour l'année tarifaire 2012, alors qu'il projette des investissements de 72,2 M\$ pour l'année 2013 et de 51,1 M\$ pour l'année 2014, tout en projetant pour l'année 2015 un besoin de 72, 7 M\$, soit des hausses respectives de plus de 260 % en 2013 et de 185 % en 2014, par rapport à 2012.

Le GRAME est préoccupé par l'augmentation des investissements requis en respect des exigences, parce qu'ils pourraient démontrer que la gestion des risques en pérennité dans un contexte de vieillissement des actifs n'est pas bien encadré quant aux impacts environnementaux et leurs coûts requis pour corriger certaines situations, notamment de contamination des sols. Le GRAME rappelle que les investissements en respect des exigences comprenaient dans les causes tarifaires précédentes, les investissements nécessaires pour rencontrer notamment les normes ou encadrements internes d'Hydro-Québec.

Le GRAME est d'avis qu'une augmentation des investissements en respect des exigences constitue un indice de l'augmentation des coûts environnementaux au dossier du Transporteur. Par conséquent, le GRAME souhaite assurer un suivi de cet enjeu, demander l'information manquante et, le cas échéant, soumettre ses recommandations, en fonction de l'information obtenue.

### **2.2 Méthode de planification du réseau de transport (C-HQT- 0036, HQT-9, doc.1)**

Bien que la planification du réseau de transport se fasse principalement en fonction des besoins des clients (exemple de l'intégration de la centrale La Romaine), le GRAME souhaite aborder cet enjeu qui est également étroitement lié à la pérennité des équipements. Ainsi, le GRAME constate que la planification intégrée proposée par le Transporteur tient compte à la fois des besoins des clients (augmentations des charges dans une région), mais également de la pérennité des équipements afin de minimiser les

coûts, donc les impacts sur le revenu requis. Bien que le GRAME constate que cette approche semble maintenue, il souhaite émettre ses commentaires et au besoin, suite à la période de demande de renseignements, ses recommandations sur cet enjeu de la demande du Transporteur.

### **III. Dépenses nécessaires à la prestation du service**

#### **3.1 Charges nettes d'exploitation et approche paramétrique (C-HQT- 028, HQT-6, doc. 2)**

Le GRAME souhaite aborder la question des CNE selon une approche intégrée, tout en priorisant son champ d'expertise.

À cet égard, le GRAME note que le Transporteur annonce à la Régie que ses besoins annuels en CNE pour les prochaines années seront supérieurs aux niveaux constatés antérieurement.<sup>6</sup> De plus, il propose de modifier le point de départ de la formule paramétrique afin de retenir l'année historique 2012, ce que le GRAME trouve justifié. À cet égard, le GRAME souhaite apporter des commentaires en lien avec son champ d'expertise, soit la réduction des risques environnementaux, via des investissements ciblés et suffisants en maintenance dans un contexte de pérennité des équipements à hauts risques. Le Transporteur mentionne également que l'indexation selon l'IPC de toutes les dépenses, engendre un biais pour celles qui sont hors de contrôle de gestion<sup>7</sup> et que par conséquent, sont présentés des éléments de suivis particuliers, dont fait partie la rubrique des budgets spécifiques. Puisque ce sont des activités récurrentes, le GRAME est d'avis que de telles activités pourraient être mises en place à titre d'activités de base avec facteurs d'indexation particuliers, comme c'est le cas pour certaines charges d'exploitation d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution .

Dans la section Stock, achat de biens, bien que le Transporteur indique que la fermeture des ateliers de remise à neuf constitue de l'optimisation, le GRAME s'interroge à savoir si cette fermeture aura des impacts sur l'accroissement des investissements en équipements neufs et donc sur les charges d'amortissement éventuelles. De l'avis du GRAME, la remise à neuf d'équipements prolonge la durée de vie et devrait constituer une économie de coûts.

Le GRAME souhaite émettre ses commentaires et le cas échéant ses recommandations, suite à la période de questions prévues sur ces éléments de la preuve du Transporteur qui concerne les CNE.

---

<sup>6</sup> R-3823-2013, C-HQT- 028, HQT-6, doc. 2, page 8

<sup>7</sup> R-3823-2013, C-HQT- 028, HQT-6, doc. 2, page 12