

**CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC**

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

District de Montréal
No. : R-3823-2012

**Association québécoise des
consommateurs industriels
d'électricité et Conseil de l'industrie
forestière du Québec**

(ci-après «AQCIE-CIFQ»)

Demandeurs

et

Hydro-Québec TransÉnergie

(ci-après le «Transporteur»)

Mise en cause

et

**Groupe de recherche appliquée en
macroécologie**

(ci-après «GRAME»)

Intervenant

<p>ARGUMENTATION DU GRAME</p>

AU SOUTIEN DE SON ARGUMENTATION, LE GRAME SOUMET RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT À LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE :

Contexte de la demande tarifaire 2013-2014

1. Le contexte de la présente demande est décrit par le Transporteur en fonction de constats spécifiques. Le Transporteur réfère d'abord à une forte sollicitation du réseau, ayant comme conséquences une accélération du vieillissement des équipements et des disponibilités de plages d'arrêts plus restreintes¹;

¹ C-HQT-0115, HQT-15, doc. 2, Présentation PowerPoint panel 2, p. 3

2. Le Transporteur réfère également au vieillissement du parc d'équipements, cet état de fait ayant comme conséquences des risques croissants de défaillances des actifs, une croissance importante du niveau d'investissement requis et une pression à la hausse sur les charges d'exploitation²;

3. En lien avec son intérêt pour la protection de l'environnement, les recommandations du GRAME au présent dossier découlent de l'analyse de certains enjeux liés à l'efficacité et à la performance du Transporteur (section I), à l'évolution des stratégies de maintenance et de pérennité (section II), au suivi des indicateurs environnementaux (section III), à la planification du réseau de transport (section IV) et aux dépenses nécessaires à la prestation du service (section V);

4. L'expertise de monsieur Perrachon en matière d'exploitation du réseau de transport, ayant travaillé en exploitation et en planification du réseau de transport durant sa carrière chez Hydro-Québec et enseignant présentement à la Polytechnique un cours portant sur la fiabilité du réseau de transport³, est donc complétée par l'expertise de Mme Moreau en matière de vérification comptable et environnementale, ces témoins ayant offert à la Régie au nom du GRAME une preuve écrite⁴ ainsi qu'un témoignage en date du 25 novembre 2013;

I. Efficacité et performance du Transporteur

5. Les commentaires du GRAME en lien avec l'efficacité et la performance du Transporteur au présent dossier portent sur la gestion du matériel stratégique, le projet Imagine en Télémaintenance et les nouvelles pratiques organisationnelles;

1.1 Réingénierie de la chaîne d'approvisionnement et Gestion du matériel stratégique

6. Le Transporteur énonce dans sa preuve qu'il bénéficiait d'ententes-cadres avec les fournisseurs pour la période de 2008 à 2013 pour l'achat de transformateurs de puissance et d'inductances shunt, dont le détail des économies réalisées a été présenté en réponse à l'engagement no. 7 fourni par le Transporteur⁵;

7. Présentement, le Transporteur nous indique que les négociations sont en cours pour la conclusion de nouvelles ententes puisque ces ententes-cadres n'ont pas été renouvelées⁶;

8. Le témoin du Transporteur, Mme Marie-Claude Roquet, nous a confirmé en audience que le Transporteur visait une conclusion des contrats pour 2014⁷;

² C-HQT-0115, HQT-15, doc. 2, Présentation PowerPoint panel 2, p. 3

³ Notes sténographiques du 25 novembre 2013, p. 38-39

⁴ C-GRAME-0014

⁵ C-HQT-0125, HQT-15, doc. 3.7: «Répondre et donner pour chacune des années deux mille huit (2008) à deux mille treize (2013) le coût d'achat total des transformateurs de puissance et inductances, ainsi que les économies réalisées afin de pouvoir constater le dix millions (10 M\$) annuel moyen.»

⁶ C-HQT-0092, HQT-14, doc. 6 révisé, p. 4, R. 1.1

⁷ Notes sténographiques du 19 novembre 2013, p. 157

9. Tel qu'indiqué par le témoin du GRAME, monsieur Perrachon, les ententes-cadres sont un des éléments du processus de sécurisation des ressources:

«L'avantage des ententes-cadres c'est que, on pouvait avoir la livraison juste à temps. Si on a un défaut de transformateur, autrefois il fallait attendre de trois à quatre ans. Donc, c'est très important d'avoir des ententes-cadres qui permettent d'avoir des livraisons juste à temps. Puisqu'on attaquera tantôt le contexte du critère n-1 de tous les réseaux de transport d'énergie électrique.»⁸

10. De plus, tel qu'indiqué par le témoin du Transporteur, monsieur Rioux, les déversements accidentels de gros volumes proviennent habituellement de bris d'équipements tels les transformateurs de puissance:

«Puis les gros volumes, entendons-nous, là, c'est généralement des transformateurs, donc des transformateurs de puissance, donc, des pièces sur le réseau qui sont quand même importantes. C'est d'ailleurs pour ça qu'on vous parlait qu'on voulait éviter les bris de ces gros transformateurs-là. Il y a un impact aussi environnemental, non seulement sur la fiabilité du service.»⁹

11. Outre les économies pouvant être réalisées, les ententes-cadres permettent d'avoir une garantie de livraison à temps des matériels requis pour la réalisation des projets de planification, et le GRAME souligne l'importance de conclure des ententes-cadres le plus rapidement possible avec les fournisseurs afin de permettre le remplacement de ses équipements en temps opportun;

1.2 Télémaintenance (Projet Imagine)

12. Concernant la poursuite du projet Imagine en télémaintenance, le Transporteur indique cibler son analyse sur ses 241 transformateurs stratégiques¹⁰. Ces derniers représentent uniquement les «transformateurs de puissance sur lesquels des défauts ou indisponibilités peuvent avoir un impact sur la fiabilité du réseau de transport»¹¹;

13. Le GRAME recommande la poursuite du Projet Imagine mais recommande au Transporteur d'élargir son projet pour y inclure d'autres équipements, et ce afin d'éviter de se retrouver en contingence et de risquer des pertes de charges;

14. Dans sa présentation, le témoin du GRAME spécialisé en exploitation du réseau de transport précisait ce que signifie la contingence selon la formule (n-1) et les risques de pertes de charges découlant du défaut ou de l'entretien nécessaire sur un autre équipement du réseau:

«R. L'application la plus connue c'est au niveau des postes de transformation. On dit qu'on doit avoir, si on perd un transformateur, tandis qu'on se ramasse à n-1,

⁸ Notes sténographiques du 25 novembre 2013, p. 42, m. Michel Perrachon

⁹ Notes sténographiques du 19 novembre 2013, p. 130, m. Rioux

¹⁰C-HQT-0021, HQT-3, doc. 1, p. 8

¹¹C-HQT-0092, HQT-14, doc. 6 révisé, p. 6, R 1.5

on peut alimenter encore la charge. Ça s'applique aussi dans tous les réseaux, sur les postes de sectionnement avec les disjoncteurs. À partir du moment où on a un disjoncteur à l'entretien ou en défaut, tout défaut sur un autre disjoncteur peut entraîner des pertes de charge ou des pertes de ligne assez importantes. Donc, il serait peut-être pas méchant et je sais que le projet Imagine est en rodage pour l'instant, d'essayer de développer ce projet sur d'autres équipements stratégiques du réseau.»¹² (notre souligné)

15. Pour des raisons de fiabilité du réseau de transport, le GRAME recommande la poursuite du Projet Imagine qui a le potentiel de réduire, en mode préventif, les bris et les impacts de ces bris, et recommande au Transporteur d'élargir le Projet Imagine à d'autres équipements stratégiques de son réseau de transport.

1.3 Nouvelles pratiques organisationnelles

16. Le GRAME soumet qu'à ce jour, le Transporteur ne fait pas acte de transparence face à ses coûts environnementaux, ne les divulguant pas de manière spécifique dans sa preuve et qu'en conséquence, la Régie de l'énergie n'est pas en mesure d'évaluer l'ampleur de ces coûts, notamment ceux en réhabilitation des sols.

17. Dans sa décision D-2013-172, la Régie énonçait que les charges en environnement qui faisaient autrefois partie d'un budget spécifique doivent être fournies mêmes si ces activités sont maintenant réalisées à partir de l'enveloppe de base des charges nettes d'exploitation:

«[46] En ce qui a trait à la question 4.6 du GRAME, la Régie ne retient pas le motif invoqué par le Transporteur pour refuser d'y répondre. Elle considère que, même si les activités visées sont maintenant réalisées à partir de l'enveloppe de base des charges nettes d'exploitation, l'information recherchée est pertinente et doit pouvoir être fournie.»¹³

18. Selon la réponse révisée du Transporteur fournie au GRAME suite à cette décision de la Régie, on note que l'accroissement des charges nettes d'exploitation en environnement est de 0,8 M\$ pour 2013 et de 0,6 M\$ 2014.¹⁴ En audience, le témoin du Transporteur a confirmé que ce chiffre s'ajoute au 3 M\$ du budget 2012¹⁵;

19. Lors de sa présentation, le témoin du GRAME, madame Moreau, a déposé en preuve un extrait des réponses du Transporteur et du Distributeur à la demande de renseignements numéro 2 de la Régie de l'énergie déposée dans au dossier R-3768-2011¹⁶, où on retrouve une référence aux coûts de réhabilitation de sites en 2011:

¹² Notes sténographiques du 25 novembre 2013, p. 42 et 43

¹³ D-2013-172, par. 46

¹⁴ C-HQT-0092, HQT-14, doc. 6 révisé, p. 21, R. 4.6

¹⁵ Notes sténographiques du 19 novembre 2013, p. 142

¹⁶ C-GRAME-0018 (R-3768-2011, HQTD-2, doc. 1.1)

«Le Transporteur estime l'impact de la pratique proposée sur les revenus requis de 2011 à une baisse d'un montant de l'ordre de 13 M\$ équivalant aux coûts de remise en état de sites qui autrement seraient comptabilisés aux charges de l'exercice.»¹⁷

20. Bien que le Transporteur bénéficie d'une pratique réglementaire lui permettant de capitaliser les coûts liés à la réhabilitation d'un site où un actif est remplacé, le GRAME demande à la Régie que l'ensemble des coûts en réhabilitation de sites soient divulgués en toute transparence par le Transporteur dans le cadre des informations qu'il fournit concernant ses charges nettes d'exploitation;

21. Tel qu'indiqué par Mme Moreau lors de son témoignage¹⁸, le GRAME soumet à la Régie que le Transporteur devrait divulguer à la Régie les charges résultant de l'amortissement des coûts capitalisés de remise en état de sites selon la pratique réglementaire autorisée (suite à un remplacement d'actif), les charges résultant des remises en état découlant d'obligations juridiques (suite à une cessation d'activités) ainsi que les provisions pour passifs environnementaux découlant d'obligations implicites et juridiques (voir section II);

22. En ce qui concerne les coûts capitalisés selon la pratique réglementaire autorisée par la Régie, le GRAME soumet à la Régie que ces coûts devraient être soumis annuellement à titre d'information permettant de connaître les coûts réels en réhabilitation de sites contaminés chez le Transporteur, de même que la valeur du rendement sur ces coûts et leur impact sur le revenu requis;

II. Évolution des stratégies de maintenance et de pérennité

23. Les recommandations du GRAME portant sur l'évolution des stratégies de maintenance et de pérennité sont en lien avec l'usure des équipements du Transporteur et le traitement des coûts environnementaux découlant de cette situation critique;

2.1 Traitements des coûts en réhabilitation de sites et suivi de la décision D-2012-021

24. Le Transporteur amorce une nouvelle phase de sa stratégie de gestion des actifs¹⁹ et mentionne que l'usure des pièces d'équipements vieillissantes a un impact majeur sur la fiabilité des équipements²⁰;

25. Dans sa décision D-2013-145, la Régie retenait comme enjeu au présent dossier les coûts reliés à la réhabilitation de sites où on trouve des transformateurs de mesures :

«[26] La Régie considère que les coûts de réhabilitation reliés aux risques que comportent les transformateurs de mesures font partie des sujets qui pourront être débattus dans le présent dossier. Toutefois, les interventions devront se limiter aux

¹⁷ C-GRAME-0018 (R-3768-2011, HQT-D-2, doc. 1.1, p. 13, référence (ii))

¹⁸ Notes sténographiques du 25 novembre 2013, p. 50 à 52

¹⁹ C-HQT-0021, HQT-3, doc. 1, page 6

²⁰ C-HQT-0021, HQT-3, doc.1, section 4, p. 15

impacts budgétaires. Les propositions en matière de mesures préventives sont donc exclues du présent dossier.»²¹

26. Au dossier R-3768-2011, Hydro-Québec dans ses activités de transport et Hydro-Québec dans ses activités de distribution ont logé une *Demande relative aux modifications de méthodes comptables découlant du passage aux normes internationales d'information financière («IFRS»)*;

27. Le dossier R-3823-2012 est le premier dossier tarifaire du Transporteur suite à cette demande, et c'est pourquoi le GRAME soumet qu'il est approprié de s'assurer de l'application des décisions en découlant à l'égard des obligations implicites du Transporteur;

28. Au présent dossier, le témoin du Transporteur, monsieur Veci, a affirmé que le Transporteur n'avait pas d'obligation implicite selon la norme IAS 37 des normes internationales d'information financière (IFRS) :

«(...)ce qui est important de savoir, c'est qu'on n'a pas d'obligation implicite à TransÉnergie. Ça a été mentionné dans la décision ou dans des dossiers précédents.»²²

29. La soussignée a déposé en preuve²³ un extrait de la décision D-2012-021, rendue dans le cadre du dossier R-3768-2011. Le GRAME souhaite souligner l'importance de l'énoncé suivant de la Régie émanant de cette décision:

« [48] Pour revenir à la question de l'application de la norme IAS 37 et des obligations implicites de la Demanderesse, la Régie prend acte du fait que la Demanderesse les identifiera et en tiendra compte dans ses projections pour l'année de base et l'année témoin projetée, le cas échéant.»²⁴ (notre souligné)

30. Le GRAME souhaite également porter à l'attention de la Régie le fait que suite à une question portant sur le paragraphe 48 de la décision D-2012-021 précitée, M. Veci a plutôt affirmé tenir compte de la norme IAS 37, énonçant toujours que le Transporteur n'a d'obligations implicite :

*«R. Oui, on fait juste dire qu'on tient compte de la norme. Et on dit qu'on a des obligations légales et qu'on n'a pas d'obligations implicites. On en a tenu compte.
[187] Est-ce que vous allez quand même faire le travail de vérifier année après année si des obligations implicites s'ajoutent ?
R. Tout à fait.»²⁵» (notre souligné)*

²¹ D-2013-145, p. 7, par. 26

²² Notes sténographiques du 19 novembre 2013, p. 148, m. Veci

²³ C-GRAME-0017: Extrait de la décision D-2012-021 dans le dossier R-3768-2011 du 2 mars 2012

²⁴ C-GRAME-0017: Extrait de la décision D-2012-021 dans le dossier R-3768-2011 du 2 mars 2012, par. 44, 45 et 48

²⁵ Notes sténographiques du 19 novembre 2013, p. 155, m. Veci

31. En suivi de la décision D-2012-021, le GRAME soumet à la Régie que celle-ci s'attend à ce que le Transporteur identifie ses obligations implicites et en tienne compte dans ses projections pour l'année de base et l'année témoin projetée;

2.2 L'existence de terrains contaminés (actifs) non réhabilités en 2013

32. Madame Moreau, témoin du GRAME ayant une expérience en vérification environnementale dans un cadre transactionnel, a témoigné à l'effet que le Transporteur possède des sites contaminés qui font l'objet d'une inscription au répertoire des terrains contaminés du MDDEFP. Mme Moreau précisait que ce registre peut être consulté par le public et que 95 sites dont la réhabilitation fait l'objet d'une mention non-terminée y sont identifiés appartenant à Hydro-Québec²⁶;

33. Considérant que le Transporteur a des terrains contaminés mais qu'il n'identifie aucune obligation implicite à titre de passif environnemental, le témoin du GRAME indiquait qu'il faut se questionner sur l'interprétation que fait le Transporteur de la pratique comptable réglementaire qui a été autorisée par la décision D-2002-95;

2.3 La pratique comptable réglementaire autorisée selon la décision D-2002-95 :

34. La pratique comptable réglementaire pour les coûts de démantèlement d'un actif remplacé a été autorisée par la décision D-2002-95, tel que résumé par la demanderesse au dossier R-3768-2011:

« Dans sa décision D-2002-95 portant sur l'établissement des tarifs de transport à compter du 1er janvier 2001 (dossier R-3401-98), la Régie a reconnu la pratique comptable réglementaire selon laquelle les coûts de démantèlement d'un actif remplacé sont capitalisés au coût du nouvel actif et sont amortis sur la durée de vie utile du nouvel actif.

Ce traitement comptable constitue une pratique comptable réglementaire, puisqu'autrement, selon les PCGR, les coûts encourus au cours d'une année donnée seraient comptabilisés entièrement aux charges dans cette année. (...)»²⁷

2.4 L'application de la norme IAS 37 en lien avec la décision D-2012-021

35. Mme Moreau a présenté lors de son témoignage²⁸ les éléments fondamentaux de la norme IAS 37 (IFRS), ayant été déposée en preuve au présent dossier sous la cote SÉ-AQLPA-0016 :

«**IN2** La présente Norme définit les provisions comme des passifs dont l'échéance ou le montant est incertain. Une provision doit être comptabilisée si, et seulement si:

²⁶Notes sténographiques du 25 novembre 2013, p. 57 et 58, mme Moreau (<http://www.mddep.gouv.qc.ca/sol/terrains/terrains-contamines/resultats.asp>)

²⁷ C-GRAME-0018, Référence au dossier R-3768-2011, B-1, HQT-4, doc. 2, p. 7

²⁸Notes sténographiques du 25 novembre 2013, p. 64 à 67, mme Moreau

- (a) une entité a une obligation actuelle (juridique ou implicite) résultant d'un événement passé ;
- (b) il est probable (i.e. plus probable qu'improbable) qu'une sortie de ressources représentatives d'avantages économiques sera nécessaire pour éteindre l'obligation; et
- (c) le montant de l'obligation peut être estimé de manière fiable. La présente Norme précise qu'il est extrêmement rare de ne pas pouvoir effectuer une estimation fiable.

IN3 La présente Norme définit une obligation implicite comme une obligation qui découle des actions d'une entité lorsque:

- (a) elle a indiqué aux tiers, par ses pratiques passées, par sa politique affichée ou par une déclaration récente suffisamment explicite, qu'elle assumera certaines responsabilités; et que
- (b) en conséquence, l'entité a créé chez ces tiers une attente fondée qu'elle assumera ces responsabilités.»²⁹ (notre souligné)

36. Tel qu'indiqué par Mme Moreau lors de son témoignage³⁰, la norme IAS 37 énonce qu'il est rare qu'on ne puisse effectuer une estimation fiable de la provision, et le fait que le Transporteur réhabilite ses sites lors du remplacements d'actifs est de nature à créer une attente que celui-ci assumera ses responsabilités à cet égard;

37. Le GRAME conclut que le problème consiste en l'interprétation du Transporteur de la pratique comptable réglementaire autorisée et non dans le fait qu'il n'est pas possible de faire une estimation raisonnable de ses passifs environnementaux;

2.5 L'interprétation du Transporteur de la pratique réglementaire autorisée

38. M. Rioux indiquait que les coûts liés aux déversements sont capitalisés lorsqu'il faut remplacer complètement l'équipement³¹;

39. M. Veci nous indiquait que TransÉnergie a des obligations juridiques à respecter, mais pas d'obligation implicite en raison de la pratique réglementaire qui couvre les frais liés au démantèlement:

«On a des obligations légales. Ces obligations légales là émanent lorsqu'on a une cessation dans un poste de transformation.(...) Maintenant, pour tous les autres, je ne dirais pas tous, mais la grande majorité par la suite d'intervention de décontamination, démantèlement, comme vous le savez, on a une pratique réglementaire qui va couvrir le démantèlement... au moment où ces travaux-là, dans l'année où ces travaux-là vont être effectués.»³²

40. Le GRAME conclut que le Transporteur interprète la pratique réglementaire sur les coûts de remise en état de sorte que les passifs environnementaux ne sont pas considérés comme des obligations implicites puisque ces coûts seront inscrits dans le coût de l'actif de remplacement;

²⁹ C-SÉ-AQLPA-0016, p. 1435

³⁰ Notes sténographiques du 25 novembre 2013, p. 59, mme Moreau

³¹ Notes sténographiques du 19 novembre 2013, p. 132, Q. 165

³² Notes sténographiques du 19 novembre 2013, p. 146 et 147-148, m. Veci

41. Par conséquent, le GRAME est d'avis qu'il appartient à la Régie d'encadrer la pratique réglementaire autorisée par la décision D-2002-95 et non pas aux évaluateurs externes³³ de déterminer comment doit être appliquée cette pratique;

2.6 Conclusions et recommandations

42. Pour conclure sur cette question, le GRAME soumet à la Régie qu'il n'est pas contradictoire d'appliquer la pratique réglementaire permettant de capitaliser les coûts de réhabilitation au nouvel actif de remplacement, tout en respectant la norme IAS 37, puisque les coûts réels lors de la remise en état du site peuvent être supérieurs aux coûts estimés préalablement et inscrits à titre de passifs;

43. Toutefois, du point de vue de l'équité intergénérationnelle, le GRAME considère que les passifs environnementaux relevant des obligations implicites devraient être traités à titre de passifs environnementaux, et cela, dès qu'une estimation des coûts peut être faite par une étude préalable de caractérisation de sites. En effet, il est utile de se rappeler qu'aucun rendement pour l'actionnaire n'est appliqué sur un tel passif, contrairement à la pratique réglementaire autorisant l'inscription des coûts de remise en état dans le coût du nouvel actif de remplacement;

44. Pour pouvoir évaluer et estimer le passif correspondant à l'obligation implicite, le Transporteur doit modifier son processus décisionnel et procéder à l'évaluation de l'ensemble de ses sites, non pas uniquement en avant-projet de pérennité, mais au moment où il a une connaissance d'un état de contamination ou d'un déversement accidentel qu'il ne peut récupérer dans sa totalité;

45. Le GRAME recommande à la Régie d'exiger du Transporteur d'inscrire l'estimation de ces coûts à titre de passifs afin que soit appliqués la norme IAS 37, conformément à la décision D-2012-021, et aussi afin de réduire l'impact lié au rendement de l'actif entraîné par la pratique réglementaire actuellement en cours;

46. Lors du remplacement d'un équipement, si les coûts s'avéraient supérieurs à la provision retenue, le Transporteur pourrait utiliser la pratique réglementaire autorisée par la Régie pour capitaliser la différence dans le coût de l'actif de remplacement, cette pratique respectant davantage le principe d'équité intergénérationnelle;

47. Enfin, le GRAME appuie également la recommandation 3.2 de SÉ-AQLPA portant sur l'établissement d'un calendrier pour la caractérisation des sites du Transporteur, cette recommandation ayant été confirmée en audience par le témoignage de monsieur Deslauriers³⁴;

III. Suivi indicateurs environnementaux

³³Notes sténographiques du 19 novembre 2013, p. 154, Q. 184

³⁴Notes sténographiques du 21 novembre 2013, p. 93 et 94, m. Deslauriers

3.1 Indicateur nombre de déversements accidentels dans l'environnement

47. Le GRAME est préoccupé par l'augmentation significative du nombre de déversements accidentels dans l'environnement de moins de 100 litres en 2012, de même que par l'augmentation significative du nombre de déversements situés entre 100 litres et 4000 litres³⁵. Le Transporteur indiquait que l'augmentation des déversements est attribuable à de nombreux «facteurs circonstanciels»³⁶;

48. Selon un témoin du Transporteur, m. Rioux, les déversements accidentels de moins de 100 litres sont essentiellement dus à des bris d'équipements³⁷, en lien avec le vieillissement des équipements³⁸;

49. Considérant le vieillissement du parc d'équipements, il est à prévoir que cette tendance se maintiendra, bien que le témoin du Transporteur nous ait indiqué avoir constaté une diminution des déversements en 2013³⁹;

50. On peut difficilement évaluer l'impact monétaire de ces déversements sur le revenu requis du Transporteur, tel qu'indiqué dans le rapport du GRAME, puisque le Transporteur n'identifie pas ses coûts en matière de réhabilitation de sites résultant des déversements accidentels;

51. Le témoin du Transporteur, monsieur Rioux, a par ailleurs indiqué qu'il est difficile d'établir une moyenne des coûts liés à un déversement accidentel dans l'environnement puisque l'endroit du déversement peut faire varier les coûts de décontamination de manière importante :

«Ça va être difficile. Ça dépend beaucoup, là, du type de déversements. Un même volume, dépendamment (...) dépendant comment ou à quel endroit est le déversement, il peut y avoir une variabilité des coûts, là, très importante.»⁴⁰

52. Ainsi le total des coûts devrait être fourni puisqu'une moyenne est peu représentative lorsque les écarts types sont significatifs;

53. Dans son rapport, le GRAME traitait aussi de la variabilité des coûts selon l'endroit du déversement, en référence aux milieux sensibles, et énonçait également que la nature des contaminants peut faire varier les coûts sensiblement⁴¹;

³⁵ C-HQT-0022, HQT-3, doc.2, p. 19, tableau 15

³⁶ C-HQT-0022, HQT-3, doc. 2, section 1.4.3, Gestion des déversements accidentels dans l'environnement, page 20

³⁷ Notes sténographiques du 19 novembre 2013, p. 122-123 Q.150: «Essentiellement, ce sont des bris d'équipements qui sont arrivés plus spécifiquement en deux mille douze(2012)», m. Rioux.

³⁸ Notes sténographiques du 19 novembre 2013, p. 122: «Bon. Je n'ai pas le détail, mais généralement, dans les petits déversements, là, les plus petits déversements, là, en bas de cent litres (100 l), c'est généralement du vieillissement de l'équipement, c'est moins en lien généralement avec des travaux de maintenance ou... comme tels.», m. Rioux

³⁹ Notes sténographiques du 19 novembre 2013, p. 124

⁴⁰ Notes sténographiques du 19 novembre 2013, p. 129, Q .161

⁴¹ C-GRAME-0014, p. 32

54. Dans son rapport, le GRAME fournissait l'exemple de l'entreprise Reliance qui entreposait des transformateurs et qui a vécu un déversement accidentel de plusieurs litres de liquide contaminé aux BPC, et dont les coûts de réhabilitation seraient de l'ordre de plusieurs millions de dollars⁴²;

55. Si ce déversement s'était produit à partir d'un équipement du Transporteur, celui-ci n'aurait pas eu à détailler à la Régie cet incident ni les coûts reliés, il serait simplement apparu dans la catégorie des déversements accidentels entre 100 litres et 4 000 litres, au tableau 15 de la pièce HQT-3, doc. 2 (Section 1.4.3 Gestion des déversements accidentels dans l'environnement);

56. Le GRAME est par ailleurs préoccupé par le taux de récupération de seulement 24 % du déversement de plus de 4000 litres survenu en 2010, soit il y a plus de trois ans, et constate une problématique au niveau de l'inscription des sites contaminés au Répertoire des sites contaminés du MDDEFP, ce site n'apparaissant toujours pas au registre selon la réponse du Transporteur aux demandes du GRAME⁴³ à ce sujet;

57. En réponse à une demande de renseignements de la Régie portant sur les motifs expliquant un taux de récupération de seulement 24% et leur incidence sur les coûts, le Transporteur énonce que seulement une partie du déversement pourra être récupérée, en raison de la configuration du site, et que les coûts de gestion des sols contaminés pour le remplacement des séparateurs eau/huile sont estimés à 1,3M\$.⁴⁴;

58. Bien que le programme de prévention de la contamination soit encore en vigueur⁴⁵ et que le Transporteur affirme dans sa preuve qu'il maintiendra ses «sessions de formation sur les déversements accidentels de contaminants.»⁴⁶, les déversements accidentels dans l'environnement surviennent non seulement lors de remplacements d'équipements mais aussi en raison de bris d'équipements, selon le témoignage de monsieur Rioux⁴⁷;

59. Considérant la situation de pérennité et de vieillissement des équipements, le GRAME demande à la Régie de statuer sur les informations additionnelles que le Transporteur doit fournir sur l'indicateur portant sur le nombre de déversements;

60. Considérant le contexte actuel et le constat d'une augmentation du nombre de déversements accidentels dans l'environnement, le GRAME est d'avis que cet indicateur

⁴² C-GRAME-0014, p. 52, Annexe II intitulée *BPC: La facture du nettoyage assumée à Québec?*, Le Devoir, par Mélanie Loisel, le 17 septembre 2013

⁴³ C-HQT-0092, HQT-14, doc. 6 révisé, p. 19, r. 4.5.7 et Notes sténographiques du 19 novembre 2013, p. 144 et 145

⁴⁴ HQT-14, doc.1, p. 9, R. 5.1

⁴⁵ C-HQT-0120, HQT-15, doc. 3.5, Réponse du Transporteur à l'engagement 5 demandé par le GRAME: «Vérifier si le programme de prévention de la contamination est toujours en cours chez le Transporteur pour les années deux mille treize (2013) et deux mille quatorze (2014).»

⁴⁶ C-HQT-0022, HQT-3, doc. 2, section 1.4.3, Gestion des déversements accidentels dans l'environnement, page 20

⁴⁷ Notes sténographiques du 19 novembre 2013, p. 122 et 123, m. Rioux

doit être accompagné d'informations permettant d'avoir une connaissance des coûts liés à ces déversements et des répercussions sur les revenus requis;

61. Pour conclure, le GRAME propose que les coûts totaux pour la récupération et la réhabilitation du site contaminé résultant des déversements accidentels soient fournis avec l'indicateur portant sur les déversements accidentels;

62. Plus précisément, lorsque la remise en état ne peut être effectuée dans l'année courante, ces coûts totaux devraient inclure une estimation des coûts pour la remise en état, de même qu'un suivi de ces coûts annuellement jusqu'à la réhabilitation complète du site où s'est produit le déversement;

IV. Planification du réseau de transport

4.1 Investissements en Respect des exigences

63. Dans son rapport, le GRAME soumettait à la Régie qu'une augmentation des investissements en Respect des exigences peut constituer un indice de l'augmentation des coûts environnementaux au dossier du Transporteur, en s'interrogeant sur la grande variabilité entre les prévisions budgétaires et les investissements réels dans cette catégorie pour l'année 2012⁴⁸;

64. Dans sa réponse révisée à la demande de renseignements du GRAME portant sur l'écart entre les prévisions et le réel en 2012 dans la catégorie Respect des exigences pour les investissements, le Transporteur nous indique que :

«R5.3

L'écart entre l'investissement planifié de 33,1 M\$ pour 2012 dans la catégorie Respect des exigences, indiqué au tableau 9 de la pièce HQT-9, Document 1 du dossier R-3777-2011, et l'investissement réel de 49,1 M\$ pour 2012 dans cette catégorie, indiqué au tableau 9 de la pièce HQT-9, Document 1 du présent dossier, est en très grande partie attribuable au remplacement des transformateurs de courant 735 kV de modèle IH-765-13 (dossier R-3804-2012). La Régie a autorisé le Transporteur à entreprendre les travaux de remplacement par la décision partielle D-2012-075 du 22 juin 2012. Le rapport annuel du Transporteur au 31 décembre 2012, pièce HQT-3, Document 1, page 76, reflète des investissements de 27,6 M\$ réalisés en 2012 pour ces travaux.

Le Transporteur réitère que les informations contenues dans les tableaux 7 à 10 de la pièce HQT-9, Document 1, notamment dans le dossier R-3777-2011, ne constituent pas une demande d'investissement mais des prévisions établies à partir des informations connues et disponibles au 30 avril 2011. À ce moment, les prévisions ne pouvaient refléter le remplacement des transformateurs de courant 735 kV de modèle IH-765-13 puisque le bris déclenchant ce remplacement est survenu fin mars 2012.»⁴⁹
(notre souligné)

⁴⁸ C-GRAME-0014, p. 35

⁴⁹ C-HQT-0092, HQT-14, doc. 6 révisé, p. 24, R. 5.3

65. Dans sa réponse révisée à une demande de renseignements du GRAME portant sur l'écart de 17,3 M\$ entre les prévisions et le réel en 2012 dans la catégorie Respect des exigences pour les mises en service, le Transporteur nous indique que :

«R5.4

Voir la réponse à la question 5.3. Quant à l'écart entre les mises en service projetées de 29,8 M\$ pour 2012 dans la catégorie Respect des exigences, indiquées au tableau 10 de la pièce HQT-9, Document 1 du dossier R-3777-2011, et les mises en service réelles de 47,1 M\$ pour 2012 dans cette catégorie, indiquées au tableau 10 de la pièce HQT-9, Document 1 du présent dossier, il est également en grande partie attribuable au projet de remplacement des transformateurs de courant 735 kV de modèle IH-765-13 (dossier R-3804-2012). Le rapport annuel du Transporteur au 31 décembre 2012, pièce HQT-3, Document 1, page 77 reflète des mises en service réelles (réalisées) de 22,2 M\$ dans le cadre de ce projet.»⁵⁰ (notre souligné)

66. Le GRAME est satisfait de cette justification concernant les écarts entre les prévisions et les dépenses effectivement encourues afin de respecter les exigences légales ou internes de la société d'état;

67. Le GRAME note une croissance importante du budget de la catégorie Normes ou encadrements internes entre 2013 et 2014, soit de 17 M\$ en 2013, à 28 M\$ en 2014, et recommande l'approbation de ces budgets par la Régie;

V. Dépenses nécessaires à la prestation du service

5.1 Les choix en pérennité : augmenter les charges ou les investissements

68. Le GRAME indique dans son mémoire, à la section 5.3 portant sur les impacts de la sollicitation accrue sur les CNE, que dans le contexte actuel de gestion des risques en pérennité, l'obligation d'efficience, selon une formule paramétrique prédéterminée, peut avoir des conséquences non-désirées:

«Ce qui permet de conclure que l'atteinte d'une cible d'efficience paramétrique aurait avantage à être revue. Le GRAME n'est pas convaincu que l'efficience recherchée par la Régie, via cette formule paramétrique, atteint le but recherché, soit la réduction des coûts et ce à cause de la relation étroite entre les choix organisationnels (investissements vis-à-vis charges de maintenance) dans un contexte de pérennité et de vieillissement des équipements du Transporteur.»⁵¹

69. Monsieur Perrachon a précisé en audience que le développement du réseau de transport s'est effectué selon 2 axes principaux, le premier en provenance de Churchill, dans les années 70, et le second axe en provenance de la Bais-James, qui a été développé dans les années 80:

⁵⁰ C-HQT-0092, HQT-14, doc. 6 révisé, p. 24, R. 5.4

⁵¹ C-GRAME-0014, p. 43

«R. Parce que, si on parle du réseau de transport d'Hydro-Québec, il y a deux grands axes. L'axe qui vient de Churchill, qui date des années soixante-dix (70), donc qui a une quarantaine d'années. Les équipements, les lignes c'est bon pour cinquante (50) ans, les transformateurs, disjoncteurs et autres c'est beaucoup moins que ça. L'autre axe c'est l'axe qui vient de la Baie-James. Ça date des années quatre-vingt (80), ça dépasse les trente (30) ans maintenant. Donc, aussi, les équipements vieillissent de plus en plus; la pérennité c'est beau mais il y a peut-être lieu d'en remplacer certains.⁵²»

70. La stratégie de gestion des risques en pérennité doit donc tenir compte de cette réalité et les gains d'efficience ne peuvent se réaliser sur une base progressive;

71. D'ailleurs, monsieur Verret précisait en réponse à une demande de madame la présidente du banc, Me Duquette, qu'il n'était pas certain que la formule paramétrique pourra suivre les besoins du Transporteur dans l'avenir:

«J'ai l'impression que la formule paramétrique va un peu décrocher de la réalité des besoins du Transporteur dans les années à venir. On le verra. Cette année on regardait la comparaison entre les deux, on est encore assez près. On commence à déployer cette nouvelle stratégie-là. Mais je ne suis pas certain en deux mille quinze (2015), deux mille seize (2016), avec l'ensemble des interventions qui seront à faire, je ne suis pas certain que la formule paramétrique va suivre exactement en fonction des besoins que l'on a.»⁵³

72. Le GRAME soumet que la formule paramétrique aurait avantage à être réévaluée afin de tenir compte de l'importance de choix organisationnels entre les investissements et les charges de maintenance dans un contexte de vieillissement des équipements.

Le tout, respectueusement soumis.

Le 28 novembre 2013.

(s) Geneviève Paquet

Geneviève Paquet, avocate
Procureure pour le GRAME

⁵² Notes sténographiques du 25 novembre 2013, p. 40-41, m. Michel Perrachon

⁵³ Notes sténographiques du 20 novembre 2013, p. 236, m. Verret