

C A N A D A

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

DOSSIER R-3823-2012

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

CAUSES TARIFAIRES 2013 ET 2014
D'HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE

HYDRO-QUÉBEC
En sa qualité de Transporteur

Mise-en-cause

-et-

STRATÉGIES ÉNERGÉTIQUES (S.É.)

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE LUTTE
CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE
(AQLPA)

Intervenantes

ARGUMENTATION

Stratégies Énergétiques (S.É.)
Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)

M^e Dominique Neuman, LL. B.
Procureur

Le 28 novembre 2013

TABLE DES MATIÈRES

1 - PRÉSENTATION	1
2 - LES CHARGES.....	2
2.1 LE RECALIBRAGE AU RÉEL (« RESET ») DE LA BASE DE 2012 DES CHARGES NETTES D'EXPLOITATION (« CNE ») ET LE DÉTACHEMENT GRADUEL DE LA HAUSSE TARIFAIRE PAR RAPPORT À LA FORMULE PARAMÉTRIQUE	2
2.1.1 L'approche proposée par Hydro-Québec TransÉnergie.....	2
2.1.2 La position de SÉ-AQLPA sur l'approche proposée par Hydro-Québec TransÉnergie	6
2.2 LE PREMIER OUTIL PROPOSÉ PAR SÉ-AQLPA AU PRÉSENT DOSSIER : UNE PROCÉDURE ANNUELLE DE FERMETURE DES LIVRES ASSOCIÉE À UN MÉCANISME DE TRAITEMENT DES ÉCARTS DE FIN D'ANNÉE ET/OU UN MÉCANISME INCITATIF À LA PERFORMANCE	8
2.3 LES CHARGES SALARIALES ET LES CRITÈRES DE BONIFICATION SALARIALE	10
2.3.1 L'absence d'objectif corporatif à caractère proprement environnemental qui serve au régime d'intéressement et de rémunération incitative	11
2.3.2 La pondération insuffisante accordée à la continuité du service dans le régime d'intéressement et de rémunération incitative	12
2.2.3 La récompense salariale artificiellement accordée au nombre de demandes d'autorisation d'investissement présentées devant la Régie	14
2.3.4 Recommandation quant au régime d'intéressement et de rémunération incitative	16
2.4 LA PART D'UTILISATION DES PHYTOCIDES DANS LE TRAITEMENT DE LA VÉGÉTATION	17
2.5 LA CARACTÉRISATION DES SITES ET DES COÛTS DE LEUR REMISE EN ÉTAT FUTURS.....	19
2 - LES INVESTISSEMENTS, LEUR PLANIFICATION ET LA BASE DE TARIFICATION.....	24
3.1 LES MISES EN EXPLOITATION	24
3.2 LES PRÉVISIONS D'INVESTISSEMENTS	27
3.3 L'ÉVOLUTION DES STOCKS (MATÉRIAUX, COMBUSTIBLE ET FOURNITURES_.....	36

3.4	LES CAS DE DÉPASSEMENTS DE COÛTS REQUÉRANT UNE NOUVELLE AUTORISATION SELON L'ART. 73 LRÉ (LE CAS DE L'INVESTISSEMENT AU POSTE CHOMDEY)	38
4	LES TARIFS	41
4.1	L'APPENDICE K.....	41
4.2	LA POLITIQUE D'AJOUTS	42
5	CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	43

1

PRÉSENTATION

1 - La Régie de l'énergie est saisie, au présent dossier R-3823-2012, des causes tarifaires 2013 et 2014 d'Hydro-Québec TransÉnergie (ci-après « *le Transporteur* » ou « *HQT* »).

2 - La présente constitue l'argumentation de l'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)* et *Stratégies Énergétiques (S.É.)* dans ce dossier.

3 - Dans la présente argumentation, nous traitons en premier a) des charges d'opération, puis b) des investissements et mises en service et de leur planification et enfin c) de certains aspects des Tarifs et conditions de transport d'Hydro-Québec.

4 - **Conformément à l'approche que nous préconisons depuis plusieurs années, les indicateurs de performance ne sont pas traités comme un sujet en soi, mais leur examen est incorporé à l'étude des charges d'opération ou des investissements auxquels ils se rapportent.**

2

LES CHARGES**2.1 LE RECALIBRAGE AU RÉEL (« RESET ») DE LA BASE DE 2012 DES CHARGES NETTES D'EXPLOITATION (« CNE ») ET LE DÉTACHEMENT GRADUEL DE LA HAUSSE TARIFAIRE PAR RAPPORT À LA FORMULE PARAMÉTRIQUE****2.1.1 L'approche proposée par Hydro-Québec TransÉnergie**

5 - Hydro-Québec TransÉnergie n'avait pas vraiment d'autre choix que de recalibrer à la baisse, au niveau réel de l'année 2012, ses charges nettes d'exploitation (« CNE ») utilisées aux fins de l'application de l'approche globale paramétrique.

On se rappelle en effet que la cause tarifaire de 2013 du Transporteur a précisément été initiée par la Régie au présent dossier, à la demande des participants AQCIE-CIFQ, suite au constat de la persistance depuis plusieurs années d'un écart important entre les charges prévues et les charges réelles. Un redressement s'imposait donc quant à la base des charges nettes d'exploitation de 2012 afin de ne pas fausser l'application éventuelle, à partir de cette base, d'une formule paramétrique pour 2013 et 2014.

6 - Il est à noter qu'en 2012, bien que les charges nettes d'exploitation prévues aient été supérieures à celles prévues de 2011 celles-ci incluaient d'importantes réductions dites d'efficience. Le recalibrage des charges totales à leur niveau réel de 2012 les abaisse donc encore davantage.

7 - Hydro-Québec TransÉnergie affirme toutefois que d'une part ces charges réelles de 2012 étaient atypiques et, d'autre part, qu'il n'est pas réalistement possible de maintenir en 2013 et 2014 le même niveau annuel de gains d'efficience que dans le passé ni de se limiter à la croissance des charges selon la formule paramétrique.

Selon Hydro-Québec, les résultats de la formule paramétrique ne doivent servir que d'information de référence; les charges de 2013 et 2014 et des années à venir devront être

fixées en fonction des besoins effectivement prévus. Les charges nettes d'exploitation envisagées par Hydro-Québec TransÉnergie pour 2013 et 2014 n'apparaissent toutefois que faiblement supérieures à ce que fournit le résultat de la formule paramétrique appliquée à la base recalibrée de 2012.

Toutefois, selon Hydro-Québec, le maintien du niveau actuel des gains d'efficacité et du niveau actuel de hausse annuelle des charges nettes d'exploitation ne peut réalistement être assuré pour les années à venir en raison des besoins croissants de charges d'exploitation nécessités par son réseau vieillissant afin d'en assurer la **fiabilité et la qualité de service**. Dans sa preuve, Hydro-Québec indique en effet :

*Un tel rythme annuel de gains d'efficacité ne saurait être soutenu dans les années à venir sans risquer de compromettre la **fiabilité du réseau** de même que le **niveau de la qualité du service** auquel la clientèle est en droit de s'attendre. Par ailleurs, **la réalisation d'activités de maintenance visant à maintenir la durée d'utilité des actifs, en évitant des investissements en pérennité, amène une hausse du niveau des CNE.**¹*

¹ HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE, Dossier R-3823-2012, Pièce C-HQT-17, HQT-1, Document 1, page 8, lignes 11-15.

En plaidoirie, Hydro-Québec précise ² :

Le Transporteur conclut que les niveaux de CNE dégagés selon son approche paramétrique sont suffisamment adaptés à sa capacité de réalisation, mais anticipe que ses besoins annuels pour les prochaines années seront supérieurs à ces niveaux. Il ne pourra donc s'astreindre aux résultats de cette formule dans ses demandes tarifaires auprès de la Régie si la sollicitation accrue du réseau jumelée au vieillissement du parc d'actifs donne lieu à une progression des coûts liée aux activités de correction et de prévention ainsi qu'aux interventions ciblées et de réhabilitation. À cet égard, le Transporteur réitère que la formule paramétrique a pour fonction essentielle de permettre d'apprécier de façon simple et globale le niveau des CNE. Le Transporteur présente des demandes tarifaires en fonction de ses besoins, de ses priorités de sécurité, de fiabilité, de disponibilité et de pérennité tout en visant l'optimisation de ses coûts (investissements et charges), tel qu'exprimé par M. Louis Veci :

« Je veux également mentionner, je pense, c'est important, l'approche du dossier est une approche où on a regardé nos besoins. On a regardé l'accroissement de notre budget de base et sur cette base-là, par la suite, on a regardé la formule paramétrique, un peu comme la décision 2009-015 le mentionnait, et on a regardé l'évolution de notre inflation et l'évolution de nos activités. Et comme vous l'avez vu dans plusieurs réponses, plusieurs... on nous a demandé de faire plusieurs tentatives sur l'approche paramétrique pour arriver, bon, disons à informer les gens, mais, ça ne change pas nos besoins. Ça ne change pas ce qu'on a besoin de faire pour s'assurer que, notre réseau, il est fiable puis qu'il est sécuritaire. »⁴¹

⁴¹ Notes sténographiques, 20 novembre 2013, p. 227.

² HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE, Dossier R-3823-2012, Pièce C-HQT-126, plaidoirie, page 34.

Régie de l'énergie - Dossier R-3823-2012
Causes tarifaires 2013 et 2014 d'Hydro-Québec TransÉnergie

8 - Le tableau suivant d'Hydro-Québec TransÉnergie présente le sommaire de l'évolution des charges nettes d'exploitation (« CNE ») du Transporteur de 2011 à 2014³ :

Evolution des charges nettes d'exploitation (M\$)

	Année historique 2011	2012		Année de base 2013	Année témoin 2014	Variation 2013 vs D-2012-059 ajusté		Variation 2014 vs 2013	
		D-2012-059 ¹	Année historique						
Charges brutes directes	534,4	534,9	492,3	564,8	570,6	29,9	5,6%	5,8	1,0%
Charges de services partagés	316,4	325,5	310,7	334,3	336,0	8,8	2,7%	1,7	0,5%
Coûts capitalisés	(155,9)	(149,1)	(138,4)	(162,5)	(161,8)	(13,4)	9,0%	0,7	-0,4%
Facturation interne émise	(33,4)	(31,5)	(31,4)	(31,4)	(31,5)	0,1	-0,3%	(0,1)	0,3%
Total	661,5	679,8	633,2	705,2	713,3	25,4	3,7%	8,1	1,1%

1. Reclassé suite au transfert des activités transactionnelles à incidence financière ressources humaines du Transporteur au groupe Finances (corporatif).

9 - En audience, Hydro-Québec TransÉnergie présente une synthèse de certaines charges d'exploitation qu'elle doit assumer en 2013 et 2014 et qui seraient accrues par rapport à l'année dite atypique de 2012.⁴

³ Source du tableau : **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-3823-2012, Pièce C-HQT-28, HQT-6, Document 2, page 5, Tableau 1.

⁴ **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-3823-2012, Pièce C-HQT-0115, HQT-15, Document 2, Présentation du panel 2 en audience.

2.1.2 La position de SÉ-AQLPA sur l'approche proposée par Hydro-Québec TransÉnergie

10 - L'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) et Stratégies Énergétiques (S.É.) sont en accord avec le principe de l'approche ci-dessus décrite d'Hydro-Québec TransÉnergie.

Mais l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) et Stratégies Énergétiques (S.É.) croient que des outils doivent être mis en place afin de mesurer (et sanctionner et/ou récompenser) les résultats de cette approche par rapport aux résultats qu'elle poursuit et, le cas échéant, corriger le tir.

11 - En d'autres termes, Hydro-Québec TransÉnergie plaide que des charges plus élevées (et des gains d'efficacité moindres par rapport à ces charges) sont rendus nécessaires afin de gérer son parc d'actifs vieillissants.

Nous comprenons qu'un tel parc vieillissant peut en effet poser les risques suivants :

- Un risque de pollution accru de l'air, de l'eau et des sols (déversements dans l'atmosphère, déversements liquides, contamination des sols et contaminations avoisinantes en résultant, etc.).
- Un risque de discontinuité de service. (Il est de notoriété publique par ailleurs que la multiplication et l'importance des discontinuités de service électrique peuvent entraîner un exode de clientèle vers des formes d'énergie plus polluantes telles que des combustibles fossiles, comme l'a soulignée avec justesse la Commission Nicolet postérieure au verglas de janvier 1998⁵)

Il s'agit donc de s'assurer que des outils soient en place afin de mesurer (et sanctionner et/ou récompenser) les résultats que l'approche budgétaire d'Hydro-Québec TransÉnergie produit quant à ces facteurs de risque de même que, le cas échéant, corriger le tir.

⁵ Voir d'ailleurs à ce sujet : Jean-Claude Deslauriers et Jacques FONTAINE pour SÉ-AQLPA, Les causes tarifaires 2013 et 2014 d'Hydro-Québec TransÉnergie, Pièce C-SÉ-AQLPA-0012, SÉ-AQLPA-1, Doc.1, page 8, section 2.3.2.

RECOMMANDATION NO. 2-0 (NOUVELLE):

Nous recommandons à la Régie de l'énergie d'accepter le principe de l'approche proposée par Hydro-Québec TransÉnergie selon lequel, suite au recalibrage au réel de la base de 2012 des charges nettes d'exploitation (« CNE »), l'évolution de ces charges se détachera graduellement de la formule paramétrique, le maintien du niveau actuel des gains d'efficacité et du niveau actuel de hausse annuelle des charges nettes d'exploitation ne pouvant réalistement être assuré pour les années à venir en raison des besoins croissants de charges d'exploitation nécessitées par son réseau vieillissant afin d'en assurer la fiabilité et la qualité de service.

Toutefois, en contrepartie, nous recommandons à la Régie de l'énergie de s'assurer que des outils soient en place afin de mesurer (et sanctionner et/ou récompenser) les résultats que cette approche budgétaire d'Hydro-Québec TransÉnergie produit quant aux questions de fiabilité et la qualité de service posées par ce réseau vieillissant (notamment le risque de pollution accru de l'air, de l'eau et des sols et le risque de discontinuité de service), tel que davantage précisé aux recommandations suivantes.

2.2 LE PREMIER OUTIL PROPOSÉ PAR SÉ-AQLPA AU PRÉSENT DOSSIER : UNE PROCÉDURE ANNUELLE DE FERMETURE DES LIVRES ASSOCIÉE À UN MÉCANISME DE TRAITEMENT DES ÉCARTS DE FIN D'ANNÉE ET/OU UN MÉCANISME INCITATIF À LA PERFORMANCE

12 - L'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) et Stratégies Énergétiques (S.É.) informent par la présente la formation de la Régie de l'énergie au présent dossier qu'au dossier R-3842-2013, elles proposent actuellement un processus annuel de fermeture des livres associée à un mécanisme de traitement des écarts de fin d'année et/ou un mécanisme incitatif à la performance.

13 - En résumé, ce processus permettrait, en fin d'exercice, à la Régie de l'énergie :

- de prendre acte des résultats d'Hydro-Québec TransÉnergie,
- de prendre acte aussi bien des économies de coûts par rapport à une année antérieure de base (que nous proposons être l'an 2012) que des écarts entre les coûts et revenus réels et ceux qui avaient été prévus,
- de juger si les baisses de coûts aux divers postes budgétaires constituent ou non de « véritables gains d'efficience », par opposition à des coupures injustifiées se traduisant par une baisse de service (dont une baisse de qualité environnementale ou une baisse de continuité de service),
- de récompenser Hydro-Québec TransÉnergie pour ses « véritables gains d'efficience » selon une formule de partage avec les consommateurs. Une pondération de ce partage selon des indicateurs de performance pourrait aussi être ajoutée plus tard. (Les écarts résultant de coupures injustifiées ne seraient pas récompensés mais plutôt remis aux consommateurs, à moins que la Régie ne préfère qu'Hydro-Québec conserve les sommes budgétées mais non dépensées avec ordonnance de les dépenser aux fins prévues une année ultérieure).

14 - Nous remarquons qu'un intervenant, l'*Union des consommateurs (UC)* propose d'édicter au présent dossier un processus de fermeture des livres d'Hydro-Québec TransÉnergie pour les années 2013 et 2014.⁶

Il s'agit là d'un objectif louable qui rejoint notre propre proposition susdite au dossier R-3842-2013.

Il nous semble que c'est actuellement la formation du dossier R-3842-2013 qui est saisie d'une telle question, d'autant plus que, dans cet autre dossier, la Régie a elle-même abordé le sujet dans ses questions à Hydro-Québec.

Si toutefois, à l'issue du dossier R-3842-2013, il venait à être décidé que la question d'une fermeture réglementaire des livres chez Hydro-Québec TransÉnergie devait être débattue lors de ses causes tarifaires, nous inviterions respectueusement la Régie à convoquer une Phase 2 du présent dossier afin que tous les intervenants, dont l'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)* et *Stratégies Énergétiques (S.É.)* puissent pleinement présenter leurs propositions à ce sujet et que le Tribunal puisse éventuellement décréter un tel processus, avec effet, s'il en est décidé ainsi, pour les fermetures de livres de 2013, 2014 et toute autre année future.

15 - La Régie, au présent dossier, devra ainsi s'assurer que les tarifs qu'elle fixera à l'issue de la présente audience, demeurent « provisoires » pour les années 2013 et 2014, afin de s'assurer de ne pas fermer la porte à l'application durant ces deux années de tout processus réglementaire de fermeture des livres, tout mécanisme de traitement des écarts de fin d'année et/ou tout mécanisme incitatif à la performance qui pourraient être décidés soit au présent dossier dans une éventuelle phase 2 tel qu'évoqué ci-dessus, soit au dossier R-3842-2013, soit à tout autre dossier éventuel qui porterait sur de tels mécanismes.

RECOMMANDATION NO. 2-4 (MODIFIÉE):

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de maintenir le caractère provisoire des tarifs et conditions qu'elle y fixera pour 2013 et 2014 tant qu'une décision finale n'aura pas été rendue par la Régie quant à tout processus réglementaire de fermeture des livres, tout mécanisme de traitement des écarts de fin d'année et/ou tout mécanisme incitatif à la performance qui pourraient être décidés soit au présent dossier dans une éventuelle phase 2, soit au dossier R-3842-2013, soit à tout autre dossier éventuel qui porterait sur de tels mécanismes.

⁶ **UNION DES CONSOMMATEURS**, Dossier R-3823-2012, Pièce C-UC-0010, page

2.3 LES CHARGES SALARIALES ET LES CRITÈRES DE BONIFICATION SALARIALE

16 - Nous soumettons respectueusement que l'actuel le régime d'intéressement et de rémunération incitative d'Hydro-Québec TransÉnergie ne reflète pas les motifs invoqués par celle-ci pour justifier une croissance plus importante que par le passé de ses charges nettes d'exploitation et une baisse de ses projections de ses gains d'efficience, tels que vus en section 2.1 de la présente argumentation.

17 - Plus particulièrement, nous soumettons que l'actuel le régime d'intéressement et de rémunération incitative d'Hydro-Québec TransÉnergie ne reflète pas l'importance stratégique du maintien de la continuité de service et l'importance stratégique du contrôle de l'environnement durant les présentes années où un grand nombre d'équipements atteignent la fin de leur vie utile et que les risques de défaillances et de déversements augmentent.

18 - Ce régime d'intéressement et de rémunération incitative d'Hydro-Québec TransÉnergie récompense trop largement des aspects de ses activités où celle-ci excelle ou récompense même des niveaux de performance égaux ou inférieurs à ceux que l'entité atteint déjà.

19 - Dans la mesure où le régime d'intéressement et de rémunération incitative d'Hydro-Québec TransÉnergie constitue une composante des charges salariales qu'elle demande à la Régie de reconnaître comme « nécessaires » aux fins de la prestation de service selon l'article 49 al. 1 (2^o) LRÉ, la Régie dispose de la pleine juridiction pour l'examiner et éventuellement décider de ne pas le reconnaître, en tout ou en partie, comme dépense « nécessaire ».

Rien n'empêche la direction d'Hydro-Québec d'accorder des bonis salariaux à la seule charge de son actionnaire. Toutefois, si Hydro-Québec souhaite que ces bonis salariaux soient reconnus comme dépenses « nécessaires » aux fins du revenu requis tarifaire, ceux-ci sont soumis au contrôle de la Régie de l'énergie.

20 - Nous soulignons à cet égard les manquements suivants du régime d'intéressement et de rémunération incitative d'Hydro-Québec TransÉnergie.

2.3.1 L'absence d'objectif corporatif à caractère proprement environnemental qui serve au régime d'intéressement et de rémunération incitative

21 - En premier lieu, nous constatons qu'il n'existe toujours aucun objectif corporatif à caractère proprement environnemental qui serve au régime d'intéressement et de rémunération incitative d'Hydro-Québec TransÉnergie.

22 - En 2007, ce régime d'intéressement et de rémunération incitative tenait compte a) du nombre de déversements accidentels déclarés aux autorités et b) du pourcentage de litres d'huile récupérés lors des déversements accidentels.⁷

En 2008, ce dernier critère avait également été conservé dans le régime d'intéressement et de rémunération incitative d'Hydro-Québec TransÉnergie.⁸

Mais aucun critère proprement environnemental n'a été inclus à ce régime en 2009, 2010, 2011 et 2012 et aucun n'est proposé par Hydro-Québec TransÉnergie au présent dossier pour 2013.⁹ On ignore ce qui en serait pour 2014.

23 - Nous croyons qu'il serait temps que la Régie invite Hydro-Québec TransÉnergie à inclure un objectif environnemental dans les objectifs corporatifs retenus dans son régime d'intéressement et de rémunération incitative. **Cela apparaît d'autant plus essentiel qu'avec le vieillissement croissant du parc d'équipements, il devient particulièrement ardu pour les gestionnaires de contrôler l'état de ces équipements et leur entretien afin de réduire leurs risques de déversement. Nous croyons que la qualité du travail des gestionnaires et des équipes sur le terrain afin d'éviter de tels déversements ou afin de récupérer les huiles déversées constitue précisément le genre d'objectif corporatif qui mériterait une récompense incitative au niveau salarial.**

⁷ HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT, Dossier R-3669-2008, Pièce B-1, HQT-3, Document 3, page 12.

⁸ HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT, Dossier R-3669-2008, Pièce B-1, HQT-3, Document 3, page 13.

⁹ HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT, Dossier R-3823-2012, Pièce C-HQT-0022, HQT-3, Document 2, page 22.

2.3.2 La pondération insuffisante accordée à la continuité du service dans le régime d'intéressement et de rémunération incitative

24 - La continuité de service représentait jadis (jusqu'en 2008) 20 % du pointage du régime d'intéressement et de rémunération incitative d'Hydro-Québec TransÉnergie.

Cette proportion n'est plus que de 10 % depuis 2010, soit une diminution de moitié, ce qui nous apparaît déraisonnable alors que, tel que vu en preuve, le vieillissement du parc d'équipements se traduit par une augmentation substantielle du risque de défaillance, ce qui nécessite un suivi beaucoup plus ardu de la part du Transporteur sur lequel son personnel mériterait d'être davantage récompensé.

Selon les témoins de SÉ-AQLPA, Messieurs Deslauriers et Fontaine, dans leur rapport, la continuité de service constitue l'Objectif primordial du Transporteur. Elle est à la fois d'intérêt économique, d'intérêt social et d'intérêt environnemental; la Commission Nicolet subséquente au verglas de 1998 avait en effet bien souligné qu'une défaillance dans la continuité de service est de nature à susciter un exode des clients non captifs vers des formes d'énergie plus polluantes que l'électricité.¹⁰

Tableau 2.3-1 du rapport de Messieurs Deslauriers et Fontaine
 Pondération de l'indice de continuité de service dans le régime d'intéressement et de rémunération incitative d'Hydro-Québec TransÉnergie (2005-2014)

	Points alloués à l'indice	Points totaux du régime	%	Référence
2005	6	30	20%	R-3605-2006, B-1, HQT-3 Doc.1, p.12
2006	6	30	20%	R-3605-2006, B-1, HQT-3 Doc.1, p.16
2007	6	30	20%	R-3669-2008. B-1, HQT-3 Doc.3, p.12
2008	6	30	20%	R-3669-2008. B-1, HQT-3 Doc.3, p.13
2009	4	30	13%	R-3738-2010, B-1, HQT-3 Doc.2, p.20
2010	3	30	10%	R-3877-2011, B-0010, HQT-3 Doc.2, p.28
2011	3	30	10%	R-3877-2011, B-0010, HQT-3 Doc.2, p.30
2012	3	30	10%	R-3823-2012, C-HQT-0022, HQT-3 Doc.2, p.21
2013	3	30	10%	R-3823-2012, C-HQT-0022, HQT-3 Doc.2, p.20
2014	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

¹⁰ Jean-Claude Deslauriers et Jacques FONTAINE pour SÉ-AQLPA, Les causes tarifaires 2013 et 2014 d'Hydro-Québec TransÉnergie, Pièce C-SÉ-AQLPA-0012, SÉ-AQLPA-1, Doc.1, page 8, section 2.3.2.

Régie de l'énergie - Dossier R-3823-2012
Causes tarifaires 2013 et 2014 d'Hydro-Québec TransÉnergie

25 - Messieurs Deslauriers et Fontaine notent par ailleurs que le seuil, la cible et l'idéal de cet indice de continuité de service sont par ailleurs peu exigeants dans le régime d'intéressement et de rémunération incitative d'Hydro-Québec TransÉnergie. En 12 ans, la cible a toujours été dépassée sauf en une seule occasion. Même l'idéal a été égalé ou dépassé 6 fois sur 12. Le tableau suivant l'illustre.

Tableau 2.3-2 du rapport de Messieurs Deslauriers et Fontaine
 Cibles de continuité de service dans le régime d'intéressement et de rémunération incitative d'Hydro-Québec TransÉnergie comparées aux résultats réels (2005-2014) en heures/client

	Seuil	Cible	Idéal	Résultat réel	Référence pour le seuil, la cible et l'idéal au régime d'intéressement et de rémunération incitative d'Hydro-Québec TransÉnergie
2001				0,51	
2002				0,55	
2003				0,44	
2004				0,45	
2005	0,85	0,65	0,55	0,93	R-3605-2006, B-1, HQT-3 Doc.1, p.12
2006	0,80	0,60	0,45	0,54	R-3605-2006, B-1, HQT-3 Doc.1, p.16
2007	0,80	0,60	0,45	0,49	R-3669-2008, B-1, HQT-3 Doc.3, p.12
2008	0,80	0,60	0,45	0,58	R-3669-2008, B-1, HQT-3 Doc.3, p.13
2009	0,80	0,60	0,45	0,57	R-3738-2010, B-1, HQT-3 Doc.2, p.20
2010	0,80	0,60	0,45	0,32	R-3877-2011, B-0010, HQT-3 Doc.2, p.28
2011	0,80	0,60	0,45	0,47	R-3877-2011, B-0010, HQT-3 Doc.2, p.30
2012	0,80	0,60	0,45	0,39	R-3823-2012, C-HQT-0022, HQT-3 Doc.2, p.21
2013	0,80	0,60	0,45	n.d.	R-3823-2012, C-HQT-0022, HQT-3 Doc.2, p.20
2014	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

Référence pour les résultats : **HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT**, Dossier R-3823-2012, Pièce C-HQT-0022, HQT-3, Document 2, page 25.

26 - Nous soumettons respectueusement que, sur une question aussi fondamentale que la continuité du service, le régime d'intéressement et de rémunération incitative devrait être un peu plus exigeant. Il devrait poser un défi réel aux membres du personnel d'Hydro-Québec TransÉnergie en les incitant à améliorer leurs pratiques et leurs résultats déjà existants.

2.2.3 La récompense salariale artificiellement accordée au nombre de demandes d'autorisation d'investissement présentées devant la Régie

27 - Nos témoins sont par ailleurs étonnés de l'importance (10 % du pointage) accordée par le régime d'intéressement et de rémunération incitative d'Hydro-Québec TransÉnergie au nombre de projets majeurs présentés à la Régie.

Il est peu logique que la pondération accordée à cet indicateur soit équivalente à celle associée à la continuité de service vue plus haut.

Tableau 2.3-3 du rapport de Messieurs Deslauriers et Fontaine
 Présentation de projets majeurs à la Régie

	Points alloués à l'indice	Points totaux du régime	%	Seuil	Cible	Idéal	Référence
2005	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	R-3605-2006, B-1, HQT-3 Doc.1, p.12
2006	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	R-3605-2006, B-1, HQT-3 Doc.1, p.16
2007	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	R-3669-2008, B-1, HQT-3 Doc.3, p.12
2008	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	R-3669-2008, B-1, HQT-3 Doc.3, p.13
2009	3	30	10%	6	8	10	R-3738-2010, B-1, HQT-3 Doc.2, p.20
2010	3	30	10%	6	7	8	R-3877-2011, B-0010, HQT-3 Doc.2, p.28
2011	3	30	10%	6	7	8	R-3877-2011, B-0010, HQT-3 Doc.2, p.30
2012	3	30	10%	Autorisation substantielle par la Régie de l'énergie de la demande d'investiss. pour les projets de moins de 25 M\$		7	R-3823-2012, C-HQT-0022, HQT-3 Doc.2, p.21
2013	3	30	10%	Idem.	7	8	R-3823-2012, C-HQT-0022, HQT-3 Doc.2, p.22
2014	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

28 - Nous soumettons respectueusement qu'il est déraisonnable de récompenser les employés d'Hydro-Québec TransÉnergie en fonction de la quantité annuelle de demandes d'autorisation présentées auprès de la Régie de l'énergie. Ce sont les besoins du réseau et sa planification qui doivent dicter le choix des investissements et de la date où ceux-ci sont présentés pour autorisation. Si ces besoins existent, le dépôt des demandes d'autorisation correspondantes fait partie des opérations normales que doit accomplir Hydro-Québec TransÉnergie. Si l'évaluation de ces besoins est modifiée, il peut alors être justifié de modifier l'investissement prévu ou sa date de présentation, laquelle peut être devancée ou retardée. Par ailleurs, dans certains cas, il peut être justifié de regrouper plusieurs projets d'investissements dans un même dossier à la Régie; on le voit d'ailleurs déjà dans les cas récents des investissements requis pour raccorder un ensemble de nouveaux projets d'approvisionnements éoliens du Distributeur. Il peut également devenir souhaitable de regrouper en un même dossier des investissements en pérennité et d'autres requis par la croissance de la demande, mais portant sur des équipements voisins.

29 - Par ailleurs, tel que vu plus loin, il existe une problématique récurrente de sous-réalisation (ou de retard de réalisation) des mises en service d'équipements prévues dans les causes tarifaires et une problématique récurrente de sous-réalisation (ou de retard de réalisation) des investissements autorisés. Ce n'est pas la rapidité à déposer des dossiers devant la Régie qui pose problème mais la rapidité à donner suite une fois l'autorisation obtenue.

30 - Pour l'ensemble de ces raisons, nous soumettons que le nombre de dossiers d'investissement présentés annuellement devant la Régie par Hydro-Québec TransÉnergie ne devrait plus constituer la base d'une récompense salariale et encore moins d'une récompense aussi importante que la continuité du service, comme TransÉnergie le proposer ici. Une telle récompense pourrait entrer en conflit avec un processus rationnel de prise de décision d'investissement.

2.3.4 Recommandation quant au régime d'intéressement et de rémunération incitative

Pour l'ensemble de ces motifs, nous logeons la recommandation suivante :

RECOMMANDATION NO. 2-3 (ÉNONCÉE EN PREUVE) :

Nous recommandons également à la Régie de l'énergie d'exiger qu'Hydro-Québec TransÉnergie rétablisse des **objectifs corporatifs environnementaux dans son régime d'intéressement et de rémunération incitative**. Cela apparaît d'autant plus essentiel qu'avec le vieillissement croissant du parc d'équipements, il devient particulièrement ardu pour les gestionnaires de contrôler l'état de ces équipements et leur entretien afin de réduire leurs risques de déversement. Nous croyons que la qualité du travail des gestionnaires et des équipes sur le terrain afin d'éviter de tels déversements ou afin de récupérer les huiles déversées constitue précisément le genre d'objectif corporatif qui mériterait une récompense incitative au niveau salarial.

Nous recommandons également à la Régie de l'énergie d'imposer un seuil, une cible et un idéal plus exigeants que ceux actuellement proposés par Hydro-Québec TransÉnergie quant à **l'indice de continuité de service dans son régime d'intéressement et de rémunération incitative**. Ceux-ci devraient poser un défi réel aux membres du personnel d'Hydro-Québec TransÉnergie en les incitant à améliorer leurs pratiques et leurs résultats déjà existants. La part des points attribués à cet indice dans le régime devrait par ailleurs être rétablie à 20 % comme auparavant (plutôt que les 10 % ici proposés par Hydro-Québec TransÉnergie) afin de mieux refléter l'importance stratégique de la continuité du service et les défis qu'elle pose au cours des présentes années.

Par ailleurs, nous soumettons que **le nombre de dossiers d'investissement présentés annuellement devant la Régie** par Hydro-Québec TransÉnergie ne devrait plus constituer la base d'une récompense salariale et encore moins d'une récompense aussi importante que la continuité du service, comme TransÉnergie le proposer ici. Une telle récompense pourrait entrer en conflit avec un processus rationnel de prise de décision d'investissement.

2.4 LA PART D'UTILISATION DES PHYTOCIDES DANS LE TRAITEMENT DE LA VÉGÉTATION

31 - Nous constatons que la surface des emprises d'Hydro-Québec TransÉnergie traitées par des phytocides a été très faible en 2012, alors que celle traitée mécaniquement a considérablement augmenté, comme le montre le tableau suivant :

Tableau 2.1-1 du rapport de Messieurs Deslauriers et Fontaine
 Superficie traitée mécaniquement et sélectivement (ha)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Superficie traitée mécaniquement (ha)	12 040	16 402	13 948	12 023	13 657	16 577
Superficie traitée sélectivement à l'aide de phytocides (ha)	3 747	4 290	5 256	4 998	3 863	478
Superficie traitée totale	15 787	20 692	19 204	17 021	17 520	17 055
% Traité mécaniquement / Total traité	76%	79%	73%	71%	78%	97%

En effet, de ce tableau nous constatons qu'en 2012 à peine 3% des surfaces traitées l'ont été à l'aide de phytocides. Nous nous sommes enquis auprès du Transporteur s'il s'agissait d'une nouvelle façon de faire :

*La diminution de l'utilisation de phytocides en 2012 est due à une priorisation d'autres modes d'intervention. Le Transporteur continue d'appliquer les principes de la maîtrise intégrée de la végétation, qui visent à utiliser le bon mode de traitement, au bon endroit et au bon moment.*¹¹

32 - Cette réduction de l'utilisation des phytocides est préférable pour l'environnement et nous recommandons à la Régie d'inciter le transporteur à continuer, comme en 2012, à prioriser d'autres modes d'intervention en maîtrise intégrée de la végétation.

Tout comme Monsieur Fontaine l'a souligné en audience, nous constatons des témoignages d'Hydro-Québec qu'il existe une réelle volonté de réduire de façon permanente le traitement par phytocide, même s'il se peut qu'il augmente ponctuellement une année par rapport à 2012.

¹¹ **HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT**, Dossier R-3823-2012, Pièce C-HQT-0074, HQT-14, Document 9, page 6, réponse numéro 1.5a à SÉ-AQLPA.

RECOMMANDATION NO. 2-1 (ÉNONCÉE EN PREUVE) :

Nous recommandons à la Régie de l'énergie d'inciter le Transporteur à continuer, comme en 2012, à prioriser, en maîtrise intégrée de la végétation, le traitement mécanique.

2.5 LA CARACTÉRISATION DES SITES ET DES COÛTS DE LEUR REMISE EN ÉTAT FUTURS

33 - La caractérisation des sites est un élément important de la gestion environnementale. Lorsque le coût futur de remise en état d'un site (incluant notamment les éventuels coûts de décontamination des sols) devient connu, une provision à cet effet est ajoutée à la valeur capitalisée de l'actif, suivant la norme IAS 37 des IFRS. Ce coût futur de remise en état devient donc amorti jusqu'à la fin de vie de l'actif. Ceci permet à l'ensemble des générations de clients utilisant l'actif d'en assumer le coût selon le principe *utilisateur-payeur* :

*Le Transporteur ajoute au coût de ses immobilisations corporelles la valeur actuelle de la provision, évaluée en vertu de la norme IAS 37, afférente à l'obligation liée aux travaux de démantèlement et d'enlèvement d'une immobilisation et de la remise en état du site sur laquelle elle est située. Le montant de la provision est la meilleure estimation **disponible** des montants que le Transporteur devrait raisonnablement déboursier pour effectuer ces travaux dans les postes, tel que précisé dans la réponse à la question 18.2.¹²*

34 - Les articles 14 et 17 de la norme IAS 37 prévoient en effet

14. *Une provision doit être comptabilisée lorsque :*

(a) une entité a une obligation actuelle (juridique ou implicite) résultant d'un événement passé ;

(b) il est probable 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.

Si ces conditions ne sont pas réunies, aucune provision ne doit être comptabilisée.

17. *Un événement passé qui aboutit à une obligation actuelle est appelé fait générateur d'obligation. Pour qu'un événement soit un fait générateur d'obligation, il faut que l'entité n'ait pas d'autre solution réaliste que d'éteindre l'obligation créée par*

¹² **HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT**, Dossier R-3823-2012, Pièce C-HQT-0065, HQT-14, Document 1, Réponse 18.1 à la Régie de l'énergie, pages 28-29. Souligné en caractère gras par nous.

l'événement. Il en est ainsi uniquement :

*(a) lorsque l'entité peut être contrainte par la loi à éteindre son obligation ;
 ou*

(b) dans le cas d'une obligation implicite, lorsque l'événement (qui peut être une action de l'entité) crée chez les tiers des attentes fondées qu'elle éteindra son obligation.

35 - L'exemple 2B annexé à cette norme précise :

Exemple 2B Terrains pollués et obligation implicite

Une entité du secteur pétrolier est source de pollution et opère dans un pays où il n'existe aucune législation de protection de l'environnement. Toutefois, l'entité affiche très largement une politique de préservation de l'environnement selon laquelle elle s'engage à nettoyer tout ce qu'elle a pollué. L'entité a de tout temps honoré cette politique affichée.

Obligation actuelle résultant d'un fait passé générateur d'obligation – *Le fait générateur d'obligation est la pollution des terrains qui crée une obligation implicite car la pratique de l'entité a créé chez les tiers concernés une attente fondée qu'elle procèdera à une dépollution.*

Sortie de ressources représentatives d'avantages économiques pour éteindre l'obligation – *Probable.*

Conclusion – *Une provision est comptabilisée correspondant à la meilleure estimation des coûts de dépollution (voir paragraphes 10 (définition d'une obligation implicite), 14 et 17).*

36 - Hydro-Québec TransÉnergie affirme de façon lapidaire n'avoir aucune « obligation implicite ».

Nous essayerons d'être plus directs et, comme disait Cyrano de Bergerac, répondrons : « c'est court jeune homme ».

Au contraire, comme le souligne avec justesse en audience notre témoin, Monsieur Jean-Claude Deslauriers, nous soumettons que, quelque soit la date où la décontamination et remise en état d'un site, il est certain qu'un jour elle surviendra. Nous ajoutons qu'il n'est pas concevable qu'Hydro-Québec TransÉnergie omette de

façon éternelle, de décontaminer un de ses sites contaminés. Il y a donc obligation implicite de sa part.

37 - Mais pour cela, il est préalablement nécessaire qu'Hydro-Québec TransÉnergie effectue une caractérisation de chacun de ses sites. Sans cette caractérisation, le coût de remise en état demeure inconnu et n'est donc pas ajouté à la valeur de l'actif qui est amortie; un tel coût se trouve alors reporté à la génération des clients qui existeront le jour du démantèlement de l'actif.

Or nous constatons au présent dossier qu'Hydro-Québec TransÉnergie tarde à effectuer de telles caractérisations de sites.

Le réseau de transport comporterait en effet quelques 515 postes en 2013 et 521 postes en 2014.¹³ Or, à ce jour, Hydro-Québec TransÉnergie n'aurait déterminé les coûts de remise en état que de 18 postes.¹⁴

Même pour les nouveaux investissements, Hydro-Québec TransÉnergie révèle avoir pour pratique standard d'omettre de déterminer au moment de leur construction les coûts futurs de remise en état de ses différents actifs, retardant d'autant le moment où ce coût pourra être incorporé au coût de l'actif et amorti auprès des générations de clients utilisateurs, ce que nous déplorons. Hydro-Québec TransÉnergie révèle même avoir pour pratique standard d'attendre la fin de la vie utile d'un actif pour procéder à cette caractérisation et évaluation :

Le Transporteur présente ses demandes d'autorisation des investissements pour les projets dont le coût individuel est égal ou supérieur à 25 M\$ ainsi que le budget annuel des investissements en appliquant les normes comptables et les méthodes ou principes réglementaires en vigueur au moment du dépôt de ses demandes.

Le Transporteur n'a pas à prendre en compte ces montants dans les demandes d'autorisation du Transporteur pour les projets de construction de nouveaux actifs dont le coût individuel est égal ou supérieur à 25 M\$ déposées à la Régie conformément à l'article 73 de la Loi.

*Il en est ainsi car le moment et les coûts associés aux actions éventuelles de démantèlement, d'enlèvement et de remise en état de site des nouveaux actifs à construire visés par de telles demandes d'autorisation **demeurent des facteurs***

¹³ HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT, Dossier R-3823-2012, Pièce C-HQT-0036, HQT-9, Document 1, pages 11-12, somme des données inscrites au tableau.

¹⁴ HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT, Dossier R-3823-2012, Pièce C-HQT-0065, HQT-14, Document 1, Réponse 18.2 à la Régie de l'énergie, page 29, tableau R18.2.

inconnus à la date du dépôt de ces demandes. Une fois ces facteurs connus vers la fin de leur durée d'utilité, ces coûts, sur une base actualisée, sont ajoutés aux coûts des immobilisations en exploitation visées lesquels sont inclus dans la base de tarification sujette à autorisation.¹⁵

38 - Hydro-Québec TransÉnergie révèle aussi avoir pour pratique d'attendre la construction d'un équipement de remplacement pour incorporer dans son coût celui de la remise en état suite au démantèlement de l'équipement désuet remplacé. Cela est certes permis mais il aurait été également permis d'évaluer ce coût alors que l'ancien équipement était toujours en service afin de l'amortir auprès de ses générations de clients utilisateurs :

*Les coûts de réhabilitation des sites résultant de la pérennité de l'ensemble des équipements sont généralement capitalisés au coût des nouveaux projets d'investissement.*¹⁶

39 - Ces diverses pratiques d'Hydro-Québec TransÉnergie ne sont pas équitables entre les générations et semblent s'écarter à tout le moins de l'esprit d'équité intergénérationnelle qui caractérise la norme IAS 37 des IFRS en permettant d'ajouter une provision pour coûts de remise en état future à la valeur de l'actif qui est amortie. Ce qui bloque, c'est le retard systémique d'Hydro-Québec TransÉnergie à compléter de façon diligente la caractérisation de ses sites (et l'évaluation de leurs coûts de remise en état) et son omission d'effectuer cette caractérisation et cette évaluation lors de ses nouveaux investissements. Tant qu'elle omet d'effectuer une telle caractérisation et évaluation, Hydro-Québec TransÉnergie se trouve, dans les faits, à agir comme si elle prévoyait que ses coûts de remise en état seront nuls, ce qui est déraisonnable. Le fait qu'une évaluation de ces coûts puisse avoir besoin d'être mise à jour alors que l'on se rapproche de la fin de vie de l'actif ne peut justifier que ceux-ci restent évalués à zéro pendant l'essentiel de la vie de cet actif.

¹⁵ **HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT**, Dossier R-3823-2012, Pièce C-HQT-0065, HQT-14, Document 1, Réponse 18.4 à la Régie de l'énergie, pages 29-30. Souligné en caractère gras par nous.

¹⁶ **HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT**, Dossier R-3823-2012, Pièce C-HQT-0072, HQT-14, Document 6, Réponse 3.6 au GRAME.

RECOMMANDATION NO. 2-2 (ÉNONCÉE EN PREUVE) :

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de requérir qu'Hydro-Québec TransÉnergie lui soumette pour approbation un calendrier qui permettra la caractérisation (et l'évaluation des coûts de remise en état) de l'ensemble de ses sites non encore déjà caractérisés, ainsi qu'une évaluation des coûts prévus pour chaque année de cette caractérisation de sites.

La réalisation d'une telle caractérisation permettra ainsi à Hydro-Québec TransÉnergie d'ajouter une provision pour coûts de remise en état dans la valeur capitalisée de chacun de ces actifs, suivant la norme IAS 37 des IFRS, laquelle sera donc amortie jusqu'à la fin de vie de l'actif et permettra donc à l'ensemble des générations de clients utilisant l'actif d'en assumer le coût selon le principe *utilisateur-payeur*. Sans cette caractérisation, le coût de remise en état demeure inconnu et n'est donc pas ajouté à la valeur de l'actif qui est amortie; un tel coût se trouve alors reporté à la génération des clients qui existeront le jour du démantèlement de l'actif.

Nous recommandons également à la Régie de l'énergie de requérir que cette caractérisation (et évaluation des coûts de remise en état) soit dorénavant effectuée au préalable pour tout nouvel investissement et donc que ce coût soit incorporé au coût de l'actif dès sa mise en service.

3

LES INVESTISSEMENTS, LEUR PLANIFICATION ET LA BASE DE TARIFICATION

3.1 LES MISES EN EXPLOITATION

40 - Nous constatons, avec notre témoin, Monsieur Jacques Fontaine, que les mises en exploitation réelles, exprimées en millions de dollars, du Transporteur sont, quatre fois sur cinq, depuis 2008, inférieures aux mises en exploitation prévues, tel que le montre le tableau suivant :

Tableau 3.1-1 de Messieurs Deslauriers et Fontaine
 Écarts entre les mises en exploitation budgétées et réelles
 (sur la base de tarification de 13 mois)

	Budgétées	Réelles	Écart		Référence pour les mises en exploitation réelles
	M\$	M\$	M\$	%	
2008	1 037,0	784,8	252,2	24,3%	R-3705-2009, Pièce B-1, HQT-9, Doc. 1, page 23.
2009	1 574,8	1 440,0	134,8	8,6%	R-3738-2010, Pièce B-1, HQT-9, Doc. 1, page 23.
2010	984,8	1 152,6	-167,8	-17,0%	R-3777-2011, Pièce B-0025, HQT-9, Doc. 1, page 24.
2011	1 576,5	1 261,7	314,8	20,0%	R-3823-2012, Pièce B-0036, HQT-9, Doc. 1, page 27.
2012	1 435,0	1 041,6	393,4	27,4%	R-3823-2012, Pièce B-0036, HQT-9, Doc. 1, page 27.

Mises en exploitation budgétées : **HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT**, Dossier R-3777-2011, Pièce B-0020, HQT-7, Document 1, Tableau 16, page 15. Mises en exploitation budgétées : **HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT**, Dossier R-3777-2011, Pièce B-0020, HQT-7, Document 1, Tableau 16, page 15.

41 - Le Transporteur se défend en soumettant que l'année 2012 a été particulière :

L'année 2012 a été affectée de quelques éléments à caractère unique qui ont eu un impact considérable sur le degré de précision des prévisions des mises en service 2012 :

- *Les mises en service d'un très grand nombre de parcs éoliens ont été retardées par les promoteurs privés. Ces reports ont également une incidence sur le moment du versement des contributions associées aux postes de départ pour un impact selon la moyenne des 13 soldes de 93,3 M\$;*
- *En raison du décalage associé aux mises en service des centrales Eastmain-1-A et la Sarcelle, le Transporteur n'a pu réaliser les mises en service malgré que ses travaux étaient complétés pour un impact selon la moyenne des 13 soldes de 87,1 M\$;*
- *L'incident associé aux transformateurs de courant à 735 kV (dossier R-3804-2012) a eu des répercussions sur plusieurs projets qui n'ont pas pu être réalisés selon les échéanciers prévus en raison des zones d'accès limités mises en place dans plusieurs postes (impacts sur certains projets majeurs, mais également sur des projets dont l'investissement est inférieur à 25 M\$).¹⁷*

42 - Comme le souligne Monsieur Fontaine, les explications du Transporteur pour 2012 sont crédibles mais elles ne suffisent pas à expliquer pas la fréquence et la récurrence de tels écarts : la non réalisation de mises en service a eu un impact de 20 % ou plus sur la base de tarification trois fois sur cinq.

¹⁷ HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT, Dossier R-3823-2012, Pièce B-0065, HQT-14, Document 1, page 33, partie de la réponse numéro 20.1 à la Régie.

43 - De plus, pour les mêmes motifs que ceux exposés dans la sous-section suivante (sous-section 3.2), nous craignons que de tels reports des mises en exploitation dûment budgétées finissent par avoir des conséquences sur la continuité ou la qualité du service du Transporteur. C'est pourquoi nous logeons la recommandation suivante :

RECOMMANDATION NO. 3-1 (ÉNONCÉE EN PREUVE) :

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de requérir qu'Hydro-Québec TransÉnergie lui présente un suivi quant à **l'écart récurrent constaté depuis plusieurs années entre les mises en service prévues (à la cause tarifaire) et les mises en service réalisées**, afin d'identifier les causes de tels écarts, d'indiquer si ceux-ci affectent le risque de discontinuité de service ou de baisse de qualité de service du Transporteur et propose des remèdes afin de réduire l'occurrence de tels écarts, notamment en vue d'assurer une plus grande exactitude dans la prévision des mises en service qu'il est vraiment capable de réaliser compte tenu de ses ressources.

3.2 LES PRÉVISIONS D'INVESTISSEMENTS

44 - La même problématique existe quant à la récurrence des écarts entre les investissements autorisés et prévus et ceux effectivement réalisés.

Comme le montre le tableau suivant de Monsieur Fontaine dans son rapport, les écarts des investissements prévus par le Transporteur vont tous dans le même sens, celui-ci ne réussit pas à dépenser les sommes budgétées.

Tableau 3.2-1 de Messieurs Deslauriers et Fontaine
 Écart entre les investissements autorisés et réalisés du Transporteur

	Prévus ¹⁸	Réel ¹⁹	Écart	
	M\$	M\$	M\$	%
2008	1 252,6	1 114,5	138,1	11,0%
2009	1 250,0	1 218,4	31,6	2,5%
2010	1 250,5	1 207,2	43,3	3,5%
2011	1 459,6	1 254,5	205,1	14,1%
2012	1 843,1	1 462,8	393,4	21,3%

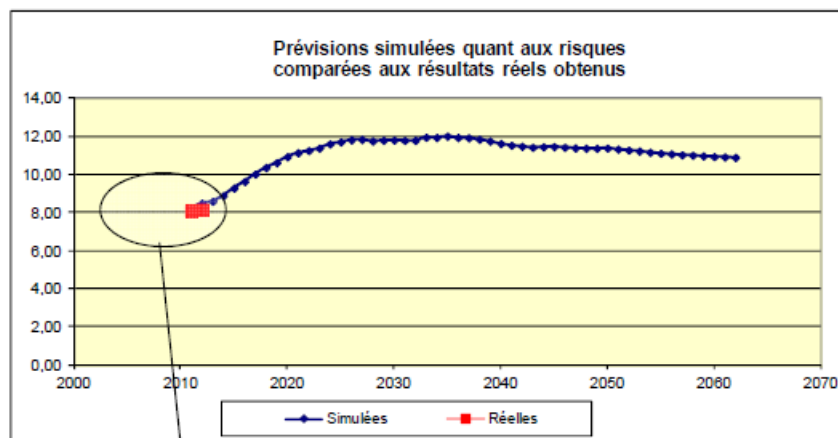
¹⁸ HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT, R-3669-2008, Pièce B-1, HQT-9, Document 1, page 27;
 HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT, R-3706-2009, Pièce B-1, HQT-9, Document 1, page 23;
 HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT, R-3738-2010, Pièce B-1, HQT-9, Document 1, page 23;
 HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT, R-3777-2011, Pièce B-0025, HQT-9, Document 1, page 24;
 HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT, R-3777-2011, Pièce B-0025, HQT-9, Document 1, page 24.

¹⁹ HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT, R-3706-2009, Pièce B-1, HQT-9, Document 1, page 23;
 HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT, R-3738-2010, Pièce B-1, HQT-9, Document 1, page 23;
 HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT, R-3777-2011, Pièce B-0025, HQT-9, Document 1, page 24;
 HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT, R-3823-2012, Pièce C-HQT-0036, HQT-9, Document 1, page 27;
 HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT, R-3823-2012, Pièce C-HQT-0036, HQT-9, Document 1, page 27.

45 - Il s'agit là d'un report des objectifs poursuivis à l'origine par ces investissements.

Comme le souligne avec justesse Monsieur Fontaine, cela est préoccupant compte tenu que la courbe de l'évolution du taux de risque du Transporteur est appelée à croître au cours des prochaines années comme le montre la figure suivante. Une augmentation de 50 % est prévue à l'horizon 2025 ($12/8-1=4/8$ ou 50 %) et de près de 30 % ($10,25/8-1=2,25/8$ ou près de 30 %) à l'horizon 2018.²⁰

Figure 3
 Évolution du taux de risque



46 - Nous recommandons donc à la Régie de l'énergie à inviter le Transporteur à améliorer ses prévisions des investissements et de s'assurer que le Transporteur est vraiment capable de réaliser les investissements compte tenu de ses ressources actuelles.

Par ailleurs, le Transporteur devrait justifier que sa prévision des investissements est suffisante pour lui permettre de maintenir une continuité de service adéquate en répondant de façon appropriée à la courbe prévue d'accroissement des risques de défaillance au cours des prochaines années.

²⁰ HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT, Dossier R-3855-2013, B-0004, Pièce HQT-1, Doc. 1, page 30, figure 3.

L'accroissement des risques

47 - La sous-réalisation des investissements et des mises en service vue ci-dessus indique que le Transporteur reporte des actions pourtant jugées nécessaires. De tels reports peuvent amener un accroissement des risques et une diminution de la fiabilité du réseau. Comme le taux de risque de défaillance des équipements prévu dans la gestion de la pérennité est déjà en croissance (comme montré à la figure précédente) et que les budgets ne sont pas tous réalisés, la situation est préoccupante.

Messieurs Fontaine et Deslauriers indiquent par exemple que la croissance du nombre d'équipements à risque parmi les composantes des lignes aériennes illustre cette croissance du risque global sur le réseau :

Tableau 3.2-2 de Messieurs Deslauriers et Fontaine
 Accroissement du nombre d'équipements à risque parmi les composantes des lignes aériennes ²¹

Dossier et référence	Cote de risque totale	Nombre d'équipements à risque		Nombre d'équipements totaux
R-3738-2010 HQT-1-01 page 35	8,28	189 556	32,35%	585 954
R-3778-2011 HQT-1-01 page 27	8,3	188 703	32,10%	587 860
R-3817-2012 HQT-2-01 page 11	8,6	197 558	33,30%	593 267
R-3855-2013 HQT-1-01 page 19	8,72	200 686	33,89%	592 194

48 - Pour confronter et gérer cette croissance du risque selon Messieurs Fontaine et Deslauriers, il serait souhaitable de disposer d'indices de continuité de service adéquatement ventilés afin de permettre de bien identifier les situations problématiques. Malheureusement, en regardant de plus près les indices de continuité de service soumis par le Transporteur au dossier, l'on constate un manque flagrant de données et d'informations précises.

Deux exemples permettent de l'illustrer :

²¹ **HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT**, Dossier R-3855-2013, Pièce B-0004 HQT-1, Document -1, Tableau 13, page 19.

- En premier lieu, l'on apprenait récemment l'étendue de la problématique des défaillances d'équipements dans les postes, notamment une série d'explosions de transformateurs vétustes. Voir à ce sujet l'article joint en annexe : **Fabrice DE PIERREBOURG avec Patrick LAGACÉ**, « Série d'explosions de matériel vétuste chez Hydro-Québec », Montréal, *La Presse*, le 13 septembre 2013, <http://www.lapresse.ca/actualites/national/201309/13/01-4688930-serie-dexplosions-dematerielvetuste-chez-hydro-quebec.php> . (Note : la légende de la photo illustrant l'article est toutefois incorrecte, montrant un transformateur de courant associé à un disjoncteur en train de brûler son huile isolante normalement contenu dans la section du haut). On peut facilement se rendre compte des dégâts matériels, des risques pour le personnel et de la pollution subséquente à de telles défaillances. Pour le calcul de l'indicateur de continuité de service, c'est un cas flagrant, facile à identifier et à classer, qui tombe nécessairement dans sous la rubrique « Défaillances d'équipement ». Cependant, à cause de la conception des postes 735 kV, il est fort probable que ce genre d'évènement n'entraîne pas de perte de charges pour la clientèle et donc n'apparaîtra pas dans l'indice de continuité de service. Mais ce sont des événements à hauts risques pour le réseau et certainement dommageables pour le personnel et l'environnement.

- Le second exemple concerne les événements du 3 juillet 2013. Ceux-ci méritent une attention beaucoup plus soignée parce que, avec les informations fournies par le Transporteur et les affirmations du journalisme, ce cas est inclassable dans les catégories reconnues au présent dossier de l'Indice de continuité de service (IC). Et aussi parce qu'il concerne les équipements les plus à risques pour la fiabilité du réseau : les disjoncteurs de lignes. Nous soulignons à cet égard dans un dossier antérieur :

1- La seconde faiblesse soulignée par le rapport CIRANO a trait à la méthodologie de classification des impacts en 9 catégories qui donne un score linéaire aux impacts alors que la réalité est toute autre. Le rapport CIRANO souligne que « [l]a limite de 9 pourrait sous-estimer les impacts associés à des événements catastrophiques » (R-3641-2007, HQT-2 Document 2, page 8). Cette remarque est d'ailleurs reprise dans la conclusion parce qu'elle est significative.

2- À cause de leur impact sur le réseau, nous croyons donc que les disjoncteurs du réseau Bulk devraient explicitement être assujettis au scénario 3 (Scénario du risque minimum) et non au scénario 5 (Scénario du risque contrôlé). Les transformateurs de mesure pour la protection du réseau 735 kV Bulk qui sont normalement couplés aux disjoncteurs devraient aussi se situer dans cette catégorie.

En réponse à notre demande de renseignements, le calcul de l'impact pour un disjoncteur de ligne confirme notre inquiétude quant à la méthodologie de calcul d'impact dont nous avons déjà souligné les

*faiblesses (HQT-3, Document 6, page 15) Le Transporteur sous-estime l'impact des défaillances des disjoncteurs.*²²

49 - Messieurs Fontaine et Deslauriers soulignent que la classification IC est, dans ce cas ci, importante parce que les heures d'interruption par client sont considérables. Le Transporteur a toujours affirmé que cet évènement est du à des feux de forêts donc à des conditions climatiques. Un journaliste affirme au contraire, à partir de documents déposés par Hydro-Québec auprès de la NERC, qu'il s'agirait plutôt du mal fonctionnement d'un disjoncteur suite à un court circuit occasionné par les feux de forêts.²³

S'il s'agit du mal fonctionnement d'un disjoncteur, il s'agit donc d'un bris d'équipement. Mais le journaliste affirme que le système de relèvement avait été mis en congé et que le court circuit est donc resté alimenté causant tous les dommages constatés. Si les informations du journaliste sont correctes il s'agit alors d'erreurs humaines qui tombent dans la catégorie de l'Indice IC [autres]. En effet, nos témoins notent que :

- Toutes les lignes du réseau BULK ont deux disjoncteurs en parallèle associés à des transformateurs de courant de chaque cotés, amont et aval. Il y a deux systèmes de protection principaux qui sont redondants et une protection qu'on appelle protection de réserve de disjoncteurs avec une minuterie de 10 cycles. Lorsqu'il y a un court circuit les protections principales détectent le défaut et commandent l'ouverture des deux disjoncteurs et amorcent en même temps la protection de réserve de disjoncteurs. Si un des deux disjoncteurs refuse de fonctionner la protection de réserve à la fin de la minuterie va commander l'ouverture de tous les disjoncteurs adjacents pour éliminer le court circuit.
- Normalement la procédure de retrait d'une protection principale et certainement le retrait de la protection de réserve exige le retrait du disjoncteur. On a retiré la protection de réserve sans retirer le disjoncteur du réseau, il s'agit d'une erreur humaine grave.

²² **Jean-Claude DESLAURIERS, ing. pour SÉ-AQLPA**, Dossier R-3670-2008, Pièce C-6-7, SÉ-AQLPA-2, Document 1, Page 6.

²³ **Michel MORIN (TVA)**, *Panne électrique en juillet dernier. Québec n'a pas été informé de la véritable cause*, Nouvelles TVA, le 7 octobre 2013, <http://tvanouvelles.ca/lcn/infos/national/archives/2013/10/20131007-191307.html> et **Michel MORIN (TVA)**, *Panne majeure du 3 juillet dernier. Hydro-Québec n'a pas dit toute la vérité*, Nouvelles TVA, le 4 octobre 2013, <http://tvanouvelles.ca/lcn/infos/national/archives/2013/10/20131004-200546.html> .

- Il y avait peut être un permis de travail pour retirer le disjoncteur mais lorsque le réseau devient vulnérable comme lorsqu'il ya des conditions d'orages, tous les permis de travail pour retrait d'équipement sont normalement suspendus.
- Si les faits rapportés sont exacts il s'agit donc d'une erreur humaine.

50 - Ce dernier exemple, selon nos témoins, illustre que la ventilation par le Transporteur de son indice de continuité (IC Transport) présenté à la Régie entre les sous-catégories (acteurs climatiques, Défaillances d'équipement, Travaux programmés et Autres) est insuffisante comme outil d'information.²⁴ Une telle ventilation est insuffisante pour identifier l'évolution des risques et certainement insuffisante pour mesurer la performance du Transporteur. Les catégories sont trop peu nombreuses puisqu'on retrouve entre 30 % et 50 % des heures/client dans la catégorie *autres*.

L'analyse de l'exemple précédent montre qu'il n'est pas toujours facile de classer correctement les événements et que la catégorie erreur humaine doit se refléter dans ce tableau. En effet dans les conditions du réseau au moment des événements du 3 juillet, tous les permis de travail associés à un retrait d'équipement auraient du être suspendus comme dans les conditions d'orage. S'il ne l'on pas été c'est une erreur humaine de l'exploitant. Si le technicien affecté à la protection a retiré la protection de réserve de disjoncteur sans retirer celui-ci du réseau c'est une erreur humaine qui doit se refléter dans le tableau. Nos clientes, SE-AQLPA ont déjà proposé dans des dossiers antérieurs de rajouter la catégorie végétation et cette suggestion est tout à fait pertinente pour les raisons suivantes. Dans une condition de verglas il est facile de classer tous les événements dans la catégorie [Facteurs climatiques] mais s'il s'agit d'un arbre qui touche aux conducteurs à cause du poids du verglas la catégorie doit être la végétation à cause d'un défaut d'entretien des emprises. On voit au tableau 12 de la section Indicateurs de performance environnementale²⁵ aux fins réglementaires que 97 % des emprises sont traitées mécaniquement plutôt que par des phytocides. Ce résultat est excellent mais s'il est associé à une croissance significative des interruptions dues à la végétation il y a matière à réfléchir.

51 - Nos témoins indiquent que les standards de l'industrie proposent de distinguer deux indices dans l'élaboration de l'indice global de continuité de service soit l'indice SAIFI (System Average Interruption Frequency Index (SAIFI)) et l'indice SAIDI (The System Average Interruption Duration Index (SAIDI)). En faisant cette distinction on peut immédiatement voir si un événement marquant a influencé le résultat global.

²⁴ HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT, Dossier R-3823-2012, Pièce C-HQT-022, HQT-3 Doc 2, page 8.

²⁵ HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT, Dossier R-3823-2012, Pièce C-HQT-0022, HQT-3, Doc 2, page 12.

Pour avoir une information complète et significative il faudrait, selon nos témoins, qu'Hydro-Québec TransÉnergie fournisse dans chaque dossier les trois tableaux suivants faciles à constituer.

Tableau de la durée des interruptions par catégorie

Indice de Durée d'interruption – Transport						
Indicateur durée moyenne d'interruption	Heures/ interruption	Années historiques				
		2008	2009	2010	2011	2012
Global	Heures					
o Facteurs climatiques	Heures					
o Défaillances d'équipement	Heures					
o Végétation	Heures					
o Erreur humaine	Heures					
o Travaux	Heures					
o Autres	Heures					

Tableau de la fréquence des interruptions par client.

Indice de fréquence d'interruption – Transport						
Indicateur de fréquence d'interruption	Nombre d'interruptions	Années historiques				
		2008	2009	2010	2011	2012
Global	Nombre					
o Facteurs climatiques	Nombre					
o Défaillances d'équipement	Nombre					
o Végétation	Nombre					
o Erreur humaine	Nombre					
o Travaux programmés	Nombre					
o Autres	Nombre					

Régie de l'énergie - Dossier R-3823-2012
Causes tarifaires 2013 et 2014 d'Hydro-Québec TransÉnergie

Le tableau de l'indice de continuité de service de transport serait alors la combinaison des deux tableaux précédents.

	Unité de mesure	2008	2009	2010	2011	2012
IC-Transport	Heure/client	0,58	0,57	0,32	0,47	0,39
o Facteurs climatiques	Heure/client	0,13	0,13	0,04	0,05	0,03
o Défaillances d'équipement d'équipement	Heure/client	0,15	0,1	0,09	0,18	0,1
o Végétation	Heure/client					
o Erreur humaine	Heure/client					
o Travaux programmés	Heure/client	0,13	0,05	0,03	0,1	0,09
o Autres	Heure/client	0,17	0,3	0,16	0,14	0,17

52 - Pour l'ensemble de ces motifs, nous formulons la recommandation suivante, à l'instar de nos témoins :

RECOMMANDATION NO. 3-2 (ÉNONCÉE EN PREUVE) :

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de requérir qu'Hydro-Québec TransÉnergie lui présente un suivi quant à **l'écart récurrent constaté depuis plusieurs années entre les investissements autorisés et ceux réalisés**, afin d'identifier les causes de tels écarts, d'indiquer si ceux-ci affectent le risque de discontinuité de service ou de baisse de qualité de service du Transporteur et propose des remèdes afin de réduire l'occurrence de tels écarts, notamment en vue d'assurer une plus grande exactitude dans la planification et la prévision des investissements qu'il est vraiment capable de réaliser compte tenu de ses ressources.

Par ailleurs, le Transporteur devrait justifier que sa prévision des investissements est suffisante pour lui permettre de maintenir une continuité de service adéquate en répondant de façon appropriée à la courbe prévue d'accroissement des risques de défaillance au cours des prochaines années.

Afin de mesurer la performance du transporteur à cet égard, nous recommandons à la Régie d'inviter le Transporteur à fournir des données complètes en additionnant les catégories végétations et erreur humaine dans les tableaux de continuité de service. Nous recommandons également à la Régie d'inviter le Transporteur à fournir des données complètes selon les standards de l'industrie soit un tableau pour la durée, un tableau pour la fréquence et le tableau sur l'indice de continuité de service IC.

53 - Nous soumettons respectueusement qu'Hydro-Québec TransÉnergie a tort de plaider au présent dossier que cette recommandation devrait être rejetée car il s'agirait d'une réouverture du débat sur les « indicateurs ».

Ce qui importe ici, ce n'est pas de qualifier ou non cette information comme des « indicateurs » mais que l'information soit fournie. Le Guide de dépôt n'est pas exclusivement constitué d' « indicateurs ».

Monsieur Deslauriers, dans son témoignage, a bien expliqué l'utilité de cette information aux fins d'une prise de décision rationnelle et d'une surveillance par le régulateur de la suffisance (ou insuffisance ou excès) des investissements ou charges d'entretien sur les différents équipements.

3.3 L'ÉVOLUTION DES STOCKS (MATÉRIAUX, COMBUSTIBLE ET FOURNITURES_

54 - Le Transporteur a révisé fortement à la baisse les sommes allouées aux stocks (matériaux, combustible et fournitures) en 2011 et 2012 :

Tableau 3.3-1 de Messieurs Deslauriers et Fontaine
 Matériaux, combustible et fournitures pour 2011 (en millions de dollars)

	Année 2011
Année témoin-R-3738-2010 ²⁶	109,8
Année de base-R-3777-2011 ²⁷	105,2
Année historique-R-3823-2012 ²⁸	78,8

Tableau 3.3-2 de Messieurs Deslauriers et Fontaine
 Matériaux, combustible et fournitures pour 2012 (en millions de dollars)

	Année 2012
Année témoin-R-3777-2011 ²⁹	107,1
Année historique-R-3823-2012 ³⁰	75,5

55 - Cette baisse de l'ordre de 25% et 30 % inquiète Messieurs Deslauriers et Fontaine quant à ses possibles conséquences sur la continuité du service d'autant plus que les stocks de l'année de base 2013 et de l'année témoin 2014 sont du même ordre de grandeur : 77,4 et 79,4 M\$. ³¹

²⁶ **HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT**, Dossier R-3738-2010, Pièce B-1, HQT-7-01, Tableau 14, page 14.

²⁷ **HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT**, Dossier R-3777-2011, Pièce B-0020, HQT-7-01, Tableau 15, page 13.

²⁸ **HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT**, Dossier R-3823-2012, Pièce C-HQT-0030, HQT-7-01, Tableau 16, page 13.

²⁹ **HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT**, Dossier R-3777-2011, Pièce B-0020, HQT-7-01, Tableau 15, page 13.

³⁰ **HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT**, Dossier R-3823-2012, Pièce C-HQT-0030, HQT-7-01, Tableau 16, page 13.

³¹ **HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT**, Dossier R-3823-2012, Pièce C-HQT-0030, HQT-7-01, Tableau 16, page 13.

56 - Certes, le Transporteur s'est fait rassurant, en réponses aux questions de SÉ-AQLPA :

Le Transporteur a procédé, au cours de l'année 2011, à une réingénierie de sa chaîne d'approvisionnement qui a permis de diminuer les inventaires entre autres, par l'utilisation des stocks sans réapprovisionnement.³²

*La réingénierie de la chaîne d'approvisionnement effectuée en 2011 a permis de diminuer le solde en inventaire sur une base continue ce qui explique que le solde de 2012 est semblable au solde de 2011.*³³

*Le Transporteur ne croit pas qu'il y a aura des conséquences sur la continuité du service.*³⁴

57 - Nous croyons néanmoins, avec Messieurs Deslauriers et Fontaine, qu'une surveillance des impacts possibles de cette diminution des stocks (matériaux, combustible et fournitures) s'impose. Il est certain qu'en cas de bris d'un équipement, la réparation sera plus longue si le Transporteur ne dispose pas déjà des pièces nécessaires et doit les commander. Nous recommandons à la Régie d'inviter le Transporteur à comptabiliser à part tout impact qu'aurait la nécessité de commander une pièce non stockée sur la continuité de service.

RECOMMANDATION NO. 3-3 (ÉNONCÉE EN PREUVE) :

Nous recommandons à la Régie de l'énergie à suivre de façon particulière l'impact que la diminution des stocks pourrait avoir sur la continuité du service (accroissement du délai de réparation).

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de requérir qu'Hydro-Québec TransÉnergie comptabilise à part tout impact qu'aurait la nécessité de commander une pièce non stockée sur la continuité de service.

³² **HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT**, Dossier R-3823-2012, Pièce C-HQT-0074, HQT-14, Document 9, page 18, réponse numéro 1.22a à SÉ-AQLPA.

³³ **HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT**, Dossier R-3823-2012, Pièce C-HQT-0074, HQT-14, Document 9, page 18, réponse 1.23a à SÉ-AQLPA.

³⁴ **HYDRO-QUÉBEC TRANSPORT**, Dossier R-3823-2012, Pièce C-HQT-0074, HQT-14, Document 9, page 19, réponse numéro 1.23b à SÉ-AQLPA.

3.4 LES CAS DE DÉPASSEMENTS DE COÛTS REQUÉRANT UNE NOUVELLE AUTORISATION SELON L'ART. 73 LRÉ (LE CAS DE L'INVESTISSEMENT AU POSTE CHOMDEY)

58 - Suivant l'article 73 al. 1 (1^o) de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, une entité assujettie doit notamment obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas qu'elle fixe par règlement, pour « *acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport ou à la distribution* ».

59 - Le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* ne précise pas ce qu'il advient lorsque l'autorisation d'un projet est déjà émise par la Régie et que, par la suite, celui-ci devient modifié (quant à ses objectifs, quant à ses caractéristiques techniques, quant à l'impact sur la qualité du service rendu, quant à son coût ou quant à d'autres aspects).

60 - Logiquement, on peut penser qu'une nouvelle autorisation sera requise si la modification apportée au projet est importante, que ce soit quant à son coût ou à quelque autre aspect.

Toutefois, la Régie n'a historiquement pas établi de processus lui permettant de rester saisie, avec pouvoir décisionnel, du suivi d'un investissement déjà autorisé et des changements qui pourraient y survenir jusqu'à la terminaison des travaux. Certes, la décision d'autorisation par la Régie spécifie parfois que l'assujetti doit « *informer* » la Régie du suivi du Projet et des modifications ou écarts importants qui pourraient survenir à celui-ci par rapport à ce qui a été autorisé. Mais la Régie, dans ses fonctions décisionnelles, se trouve alors déjà dessaisie du dossier. Par conséquent, si la Régie, après réception d'un suivi de Projet, constate que celui-ci est modifié, il n'existe plus de formation décisionnelle du Tribunal qui soit en fonction sur ce dossier et ait la juridiction de déterminer si la modification est d'une importance suffisante pour requérir que le Projet soit soumis à une nouvelle autorisation de la Régie.

61 - La même difficulté se pose pour les autorisations de contrats d'approvisionnement suivant l'article 74.2 al. 2 de la *Loi*. On a en effet vu un contrat d'approvisionnement éolien d'Hydro-Québec Distribution au Bas Saint-Laurent, après son approbation, être modifié quant à l'identité du fournisseur et déplacé sur un autre site dans une autre région, sans qu'une nouvelle approbation ait été émise.

62 - Au présent dossier, la Régie s'interroge sur le rôle qu'elle devrait jouer suite à l'information reçue d'Hydro-Québec TransÉnergie selon laquelle le coût de l'investissement au poste Chomedey sera plus élevé que celui prévu lors de son autorisation.

63 - Nous soumettons respectueusement que la réponse à cette préoccupation, à terme, devrait consister pour la Régie à modifier sa pratique réglementaire de gestion des suivis d'autorisations selon l'article 73 et de la *Loi* et d'approbations de contrats selon l'article 74.2 al. 2 de la *Loi*. La formation décisionnelle de la Régie déjà saisie d'une demande d'autorisation d'investissement ou d'autorisation d'un contrat devrait en rester saisie tant que les travaux de construction relatifs à cet investissement ou ce contrat ne sont pas terminés. Si le Projet change avant sa terminaison ou si ses suivis posent quelque difficulté, c'est cette même formation qui saura gérer la situation et déterminer si quelque étape réglementaire supplémentaire doit avoir lieu (après avoir donné l'occasion à l'assujetti et aux intervenants éventuels du dossier de soumettre leurs représentations). Si un plusieurs régisseurs de cette formation cessent d'être en fonction, la Présidence de la Régie peut, en suivant les règles actuelles, modifier la composition de la formation.

RECOMMANDATION NO. 3-4 (NOUVELLE) :

Nous recommandons à la Régie de l'énergie à modifier comme suit sa pratique réglementaire de gestion des suivis d'autorisations selon l'article 73 et de la *Loi* et d'approbations de contrats selon l'article 74.2 al. 2 de la *Loi*. La formation décisionnelle de la Régie déjà saisie d'une demande d'autorisation d'investissement ou d'autorisation d'un contrat devrait en rester saisie tant que les travaux de construction relatifs à cet investissement ou ce contrat ne sont pas terminés. Si le Projet change avant sa terminaison ou si ses suivis posent quelque difficulté, c'est cette même formation qui saura gérer la situation et déterminer si quelque étape réglementaire supplémentaire doit avoir lieu (après avoir donné l'occasion à l'assujetti et aux intervenants éventuels du dossier de soumettre leurs représentations). Si un plusieurs régisseurs de cette formation cessent d'être en fonction, la Présidence de la Régie peut, en suivant les règles actuelles, modifier la composition de la formation.

Quant au cas particulier de l'investissement de TransÉnergie au poste Chomedey, nous recommandons à la Régie, au présent dossier, d'exercer une juridiction selon l'article 73 LRÉ afin de déterminer a) si la modification apportée au projet est d'importance telle qu'une nouvelle autorisation est requise et, si oui, b) à statuer sur cette nouvelle autorisation.

64 - Ce qui précède n'affecte pas le fait que, durant la cause tarifaire visant l'année de mise en service de l'actif, son coût devra être accepté par une formation de trois régisseurs siégeant en audience publique (art. 16 et 25 de la *Loi*) comme étant « *prudemment acquis et*

utile » aux fins de son inscription dans la base de tarification de l'assujetti, que ce coût soit le même ou un coût différent de celui soumis lors de l'autorisation de l'investissement.

De même, après mise en service, le coût réel de l'actif sera en principe connu. Il pourra éventuellement être encore différent de celui prévu et accepté dans la cause tarifaire précédant cette mise en service. La Régie, siégeant en formation de trois régisseurs et en audience publique aura, encore une fois, à reconnaître ce coût réel dans la base de tarification de l'assujetti comme étant « *prudemment acquis et utile* ». Si la Régie édicte un processus de fermeture de livres ou un mécanisme de traitement des écarts comportant une vérification du bien fondé des écarts entre le prévu et le réel de la base de tarification, alors ce processus donnera lieu lui aussi à l'exercice d'une juridiction de la Régie pour statuer sur de tels écarts.

4

LES TARIFS

4.1 L'APPENDICE K

65 - Nous appuyons les représentations d'EBM et vde NLH au sujet de l'Appendice K.

Nous soulignons à cet égard que la question de la qualité de la planification du réseau et la surveillance de celle-ci par la Régie constitue déjà un sujet de la cause tarifaire sur laquelle la Régie a pleine juridiction. La Régie peut donc émettre toute directive en vue d'améliorer la planification.

4.2 LA POLITIQUE D'AJOUTS

66 - Nous appuyons les représentations d'Hydro-Québec TransÉnergie selon lesquelles l'inscription des actifs de raccordement éoliens doivent être inscrits dans la base de tarification selon les tarifs et conditions existantes.

67 - Dans l'éventualité où la politique d'ajouts serait modifiée de façon rétroactive de manière à affecter les raccordements éoliens déjà existants (ce que nous ne favorisons pas), il y aurait lieu simplement de suivre la procédure comptable déjà existante de réévaluation pour l'avenir de la valeur de l'actif déjà inscrit dans la base de tarification avec ajustement correspondant de l'amortissement restant.

5

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

68 - Pour l'ensemble de ces motifs, nous invitons la régie à accueillir les recommandations énoncées au présentes.

69 - Le tout, respectueusement soumis.

Montréal, le 27 novembre 2013



Dominique Neuman
Procureur de *Stratégies Énergétiques (S.É.)* et de
l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)