

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE À
LA DEMANDE D'AUTORISATION DU BUDGET DES INVESTISSEMENTS 2014 POUR LES
PROJETS DONT LE COÛT INDIVIDUEL EST INFÉRIEUR À 25 MILLIONS DE DOLLARS**

ÉCARTS DES INVESTISSEMENTS 2012 ET 2013

- 1. Références :**
- (i) Pièce B-0004, p. 12;
 - (ii) Pièce B-0004, p. 12 et 13;
 - (iii) Pièce B-0004, p. 15;
 - (iv) Pièce B-0004, p. 16-19.

Préambule :

(i) Les investissements réalisés en 2012 par le Transporteur pour les projets de moins de 25 M\$ s'élèvent à 473,9 M\$, soit 90,5 M\$ de moins que le montant de 564,3 M\$ autorisé par la Régie. Le Transporteur explique les causes de cet écart comme suit :

« La catégorie «Ne générant pas de revenus» représente un écart de 61,1 M\$. La cause principale de cet écart est le déplacement d'activités dans le temps, pour plus de 45 M\$, dû au remplacement non planifié des transformateurs de courant 735 kV.

[...]

De plus, le tableau 4 présente un écart de 29,4 M\$ pour la catégorie « Générant des revenus additionnels ». Les principales causes sont des déplacements d'activités de près de 20 M\$ et par des variations de coûts d'environ 8 M\$ de certains projets. » [Nous soulignons] [Note omise]

(ii) Le Transporteur estime, sur la base de prévisions établies au 30 avril 2013 pour les projets de moins de 25 M\$, une baisse des investissements de 73 M\$ par rapport au montant de 598 M\$ autorisé par la Régie. Le Transporteur explique les causes de cet écart comme suit :

« L'écart en Maintien des actifs est estimé à 49 M\$ et s'explique principalement par le déplacement d'activités dû au remplacement des transporteurs de courant à 735 kV.

Par ailleurs, l'écart en Croissance des besoins est estimé à 12 M\$ et s'explique principalement par le déplacement d'activités. » [Nous soulignons]

(iii) *« Le niveau d'investissement requis pour assurer la pérennité des actifs de transport est principalement établi lors de la première étape de la Stratégie pour les équipements considérés à risque.*

Pour les équipements d'appareillage dont la majorité a un profil de vieillissement, le niveau d'investissement est établi à l'aide de l'outil de simulation prévu dans la Stratégie. Pour les équipements d'appareillage et les ouvrages civils qui n'ont pas de profil de vieillissement, le niveau d'investissement est établi à partir d'analyses techniques spécifiques et de la grille d'analyse du risque. » [Notes omises]

(iv) Le Transporteur fournit les grilles d'analyse du risque pour les familles d'équipements Actifs de transport, datant de janvier 2013.

La Régie constate que le niveau d'investissements prévu en 2014 est estimé à l'aide, notamment, des grilles d'analyse datant de janvier 2013, alors que le Transporteur informe qu'il y a eu des reports de travaux au cours de cette même année.

Demandes :

- 1.1 En ce qui a trait aux investissements réalisés pour 2012 de la référence (i), veuillez préciser si le Transporteur réfère à des déplacements d'activités dans le temps ou à des déplacements de catégories d'activités (par exemple, un déplacement vers un projet d'investissements supérieur à 25 M\$) dans ses explications concernant l'écart de près de 20 M\$ pour les investissements de la catégorie « Générant des revenus additionnels ».
- 1.2 Veuillez préciser si cet écart est aussi dû au remplacement non planifié des transformateurs de courant 735 kV. Dans le cas contraire, veuillez développer sur les causes de cet écart.
- 1.3 En ce qui a trait aux investissements estimés pour 2013 de la référence (ii), veuillez préciser si le Transporteur réfère à des déplacements d'activités dans le temps ou à des déplacements de catégories d'activités (par exemple, un déplacement vers un projet d'investissements supérieur à 25 M\$) dans ses explications concernant l'écart de près de 12 M\$ pour les investissements de la catégorie « Générant des revenus additionnels ».
- 1.4 Veuillez indiquer si cette estimation du Transporteur établie au 30 avril 2013, citée à la référence (ii), est toujours considérée par ce dernier comme étant adéquate.
- 1.5 Veuillez préciser si cet écart est aussi dû au remplacement non planifié des transformateurs de courant 735 kV. Dans le cas contraire, veuillez développer sur les causes de cet écart.
- 1.6 Pour les travaux de 2012 et 2013 reportés dans le temps, veuillez indiquer la période à laquelle le Transporteur envisage de les réaliser.
- 1.7 Pour les travaux de 2012 et 2013 reportés dans le temps, veuillez expliquer comment le Transporteur les intègre dans sa planification des travaux pour l'année de 2014, considérant que ces travaux sont identifiés en fonction des grilles d'analyses de janvier 2013.

STRATÉGIE DE GESTION DE LA PÉRENNITÉ DES ACTIFS

- 2. Références :**
- (i) Pièce B-0004, p. 12;
 - (ii) Pièce B-0004, p. 5 et 6;
 - (iii) Pièce B-0004, p. 16-19;
 - (iv) Dossier R-3778-2011, pièce B-0006, p. 34.

Préambule :

(i) « La catégorie « Ne générant pas de revenus » représente un écart de 61,1 M\$. La cause principale de cet écart est le déplacement d'activités dans le temps, pour plus de 45 M\$, dû au remplacement non planifié des transformateurs de courant 735 kV. » [Nous soulignons] [Note omise]

(ii) Le Transporteur décrit la démarche suivie pour identifier les investissements nécessaires en Maintien des actifs en faisant notamment référence à sa Stratégie de gestion de la pérennité des actifs :

« Pour ce faire, le Transporteur a mis en œuvre la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs (la « Stratégie ») qui vise à maintenir la qualité du service de transport tout en limitant les investissements à un niveau acceptable. Elle repose sur la gestion des risques, en fonction de la probabilité de défaillance des équipements et de l'impact des défaillances éventuelles sur le réseau. La Stratégie permet d'identifier les projets prioritaires à la lumière de ces risques et d'utiliser de façon optimale les ressources humaines et financières. Elle est appliquée pour déterminer dans une forte proportion les investissements requis en Maintien des actifs du réseau de transport d'électricité (les « actifs de transport d'électricité »). De plus, elle met à profit les progrès techniques et technologiques les plus récents. »

(iii) Le Transporteur fournit les grilles d'analyse du risque des équipements d'appareillage (électrique et mécanique) et des ouvrages civils, des équipements d'automatismes et des composants des lignes aériennes.

(iv) « Malgré les défis liés au vieillissement de ses équipements et à la croissance des investissements requis, le Transporteur entend rester critique et vigilant par rapport à la Stratégie. Quoique l'approche appliquée lui apparaisse la meilleure pour l'instant, il entend poursuivre l'évaluation et l'amélioration continue de la Stratégie dans un contexte d'affaires évolutif. »

Demandes :

- 2.1 Veuillez commenter les bris des transformateurs de courant 735 kV en lien avec les objectifs de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs, cités à la référence (ii).
- 2.2 Veuillez préciser si les transformateurs de courant 735 kV sont inclus dans les équipements de la grille d'analyse du risque des équipements d'appareillage (électrique et

mécanique) et des ouvrages civils. Le cas échéant, veuillez préciser comment se catégorisent ces équipements eu égard à la probabilité de défaillance et au degré d'impact.

- 2.3 Pour les travaux de 2012 et 2013 reportés dans le temps, veuillez indiquer l'impact de ces reports d'investissements sur les grilles d'analyse du risque de janvier 2013 de la référence (iii). Veuillez notamment commenter les impacts sur les niveaux de taux de risque constatés et prévus.
- 2.4 Veuillez préciser si le Transporteur a ajusté ou prévoit ajuster sa Stratégie de gestion de la pérennité des actifs à la suite des bris des transformateurs 735 kV, considérant la référence (iv).

INVESTISSEMENTS EN MAINTIEN DES ACTIFS

- 3. Références :**
- (i) Dossier R-3592-2005, pièce B-21, p. 7-12;
 - (ii) Décision D-2006-089, dossier R-3592-2005, p. 8.

Préambule :

(i) Le Transporteur dépose les tableaux relatifs à l'état de la banque d'appareillage majeur, de la banque d'urgence lignes-pylônes et de la banque d'urgence lignes-conducteurs.

(ii) « *Passant à l'examen des postes spécifiques de sa demande, la Régie prend note des informations concernant l'état de la banque d'appareillage majeur (BAM) et de la banque d'urgence lignes (BUL) dont le coût d'approvisionnement prévu en 2006 est de 21,8 M\$. Pour en assurer le suivi, elle demande au Transporteur de fournir, lors de ses prochaines demandes, l'inventaire, la valeur d'acquisition et le détail des ajouts et des retraits à la BAM et à la BUL.* »

Demande :

- 3.1 Conformément à la décision mentionnée à la référence (ii), veuillez déposer une mise à jour des informations relatives à la banque d'appareillage majeur, de la banque d'urgence lignes-pylônes et de la banque d'urgence lignes-conducteurs, selon le format de la référence (i).

- 4. Références :**
- (i) Pièce B-0004, tableau 16, p. 22;
 - (ii) Dossier R-3739-2010, pièce B-0004, p. 42 et 43;
 - (iii) Dossier R-3778-2011, pièce B-0004, p. 37;
 - (iv) Dossier R-3817-2012, pièce B-0004, p. 20.

Préambule :

- (i) Le Transporteur prévoit 23 M\$ en 2014 pour la numérisation des liaisons hertziennes.
- (ii) Dans le cadre du dossier R-3739-2010, le Transporteur prévoyait que la majorité des liaisons hertziennes analogiques auraient été remplacées en 2013. À cet effet, des investissements de 9,7 M\$, 6,0 M\$ et 0,1 M\$ étaient prévus respectivement pour 2011, 2012 et 2013.
- (iii) Dans le cadre du dossier R-3778-2011, le Transporteur prévoyait que la majorité des liaisons hertziennes analogiques auraient été remplacées en 2013. À cet effet, des investissements de 10,4 M\$ étaient prévus pour 2012.
- (iv) Dans le cadre du dossier R-3817-2012, le Transporteur prévoyait des investissements de 16 M\$ en 2013 pour la numérisation des liaisons hertziennes.

La Régie constate, d'une part, que des investissements sont encore prévus en 2014 pour le remplacement des liaisons hertziennes, alors que le Transporteur prévoyait que la majorité des liaisons hertziennes analogiques auraient été remplacées en 2013. D'autre part, la Régie constate que les investissements à cette fin sont substantiellement plus élevés que prévus.

Demandes :

- 4.1 Veuillez expliquer et justifier que le Transporteur prévoit toujours des investissements importants pour le remplacement des liaisons hertziennes analogiques en 2014, considérant les prévisions des investissements citées aux références (ii) et (iii).
- 4.2 Veuillez expliquer la hausse des investissements liés au remplacement des liaisons hertziennes.
- 4.3 Veuillez faire le point sur les investissements liés au remplacement des liaisons hertziennes, eu égard à la référence (ii), en précisant notamment les montants totaux investis ainsi que l'échéancier.

- 5. Références :**
- (i) Pièce B-0004, p. 25 et 26 ;
 - (ii) Dossier R-3817-2012, Pièce B-0010, p. 4;
 - (iii) Dossier R-3817-2012, Pièce B-0010, p. 4.

Préambule :

- (i) Le Transporteur prévoit 28 M\$ pour le respect des *Normes et encadrements internes*. Ces travaux impliquent l'installation de mises à la terre (MALT) antivol pour diminuer les vols de cuivre et assurer la sécurité du personnel et du public.
- (ii) Dans le cadre du dossier R-3817-2012, le Transporteur prévoyait un montant de 6 M\$ pour l'installation de MALT antivol pour diminuer les vols de cuivre et assurer la sécurité du personnel et du public.
- (iii) Dans le cadre du dossier R-3817-2012, le Transporteur prévoyait un montant de 9 M\$ pour l'ajout de bassins de récupération d'huile, en application de la politique *Notre environnement d'Hydro-Québec*.

Demandes :

- 5.1 Veuillez expliquer la hausse de 6 M\$ (référence (ii)) à 28 M\$ (référence (i)) des investissements liés aux interventions relatives à l'installation de MALT antivol pour diminuer les vols de cuivre et assurer la sécurité du personnel et du public.
- 5.2 Veuillez préciser l'échéancier et les investissements totaux liés aux interventions relatives à l'installation de MALT antivol.
- 5.3 Dans le cas où les investissements prévus pour l'installation de MALT antivol auraient un échéancier précis et une enveloppe budgétaire estimée, veuillez commenter la possibilité de déposer une demande d'autorisation de ces investissements dans un dossier distinct en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*.
- 5.4 Le Transporteur ne prévoit pas d'investissements visant l'ajout d'équipement de récupération d'huile, en application de la politique *Notre environnement d'Hydro-Québec*, mentionnée en référence (ii). Veuillez préciser si le Transporteur a terminé ce type d'intervention. Dans l'affirmative, veuillez indiquer les résultats de ces interventions.

- 6. Références :**
- (i) Pièce B-0004, p. 25 et 26;
 - (ii) Décision D-2013-049, p. 17;
 - (iii) Dossier R-3817-2012, pièce B-0004 p. 24.

Préambule :

(i) « *Le Transporteur prévoit un montant de 8 M\$ pour le respect des exigences de la NERC. Le montant de 8 M\$ demandé pour les projets liés aux exigences de la NERC comprend des investissements liés aux normes de fiabilité de la catégorie CIP (protection des infrastructures critiques), notamment les normes CIP-003 à CIP-007.* » [Nous soulignons]

(ii) « *La Régie, après analyse des renseignements fournis par le Transporteur, s'en déclare satisfaite et autorise pour 2013 des investissements de 46 M\$ sous la catégorie Respect des exigences. Toutefois, la Régie demande au Transporteur de préciser, dès le dépôt initial des prochains dossiers, les normes de fiabilité pour lesquelles des investissements sont prévus ainsi que les montants respectifs.* »

(iii) Le Transporteur prévoyait des travaux pour se conformer aux normes de fiabilité CIP-002 à CIP-009.

Demandes :

6.1 Veuillez préciser si le montant de 8 M\$ est exclusivement lié à des projets relatifs aux normes CIP-003 à CIP-007.

6.2 Si non, veuillez préciser les autres normes de fiabilité pour lesquelles des investissements sont prévus, conformément à la décision D-2013-049 citée à la référence (ii).

6.3 Si oui, veuillez indiquer si le Transporteur a terminé les travaux relatifs au respect des normes de fiabilité CIP-002, CIP-008 et CIP-009.

6.4 Dans chacun des cas, veuillez préciser à quelle version des normes de fiabilité le Transporteur fait référence.

INVESTISSEMENTS GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS

- 7. Références :**
- (i) Pièce B-0004, p. 27;
 - (ii) Pièce B-0004, tableau 25, p. 32;
 - (iii) Pièce B-0004, Annexe 1, p. 36.

Préambule :

(i) « *Les interventions planifiées en 2014 consistent pour l'essentiel à ajouter des transformateurs de puissance, notamment dans les postes Berthier, Glenwood et Marcotte pour soulager les dépassements de capacité de ces postes et les postes avoisinants pour un montant d'environ 61 M\$, et à raccorder des clients du Distributeur pour un montant de 18 M\$. Outre l'ajout d'un départ de ligne au poste Alma, le Transporteur prévoit des interventions aux postes Jules-A-Brillant et Limoilou. Par ailleurs, environ 110 MW seront raccordés au réseau à la demande de clients du Distributeur.*

Le Transporteur présente en annexe 1 les prévisions de dépassement de capacité pour les postes satellites et les postes sources ainsi que les actions prévues de 2014 à 2017 pour les projets de moins de 25 M\$ qui permettront de corriger les insuffisances en capacité identifiées.» (Nous soulignons]

(ii) Dans le tableau estimant la contribution requise du Distributeur pour l'année 2014, le Transporteur présente les données relatives aux postes Laurent, Glenwood, Berthier ainsi que celles relatives à des projets de moins de 5 M\$.

(iii) Le Transporteur présente les prévisions de dépassement de capacité dans les postes satellites. Pour l'année 2014, des dépassements de capacité sont prévus pour les postes Berthier, Glenwood et Marcotte. Les actions prévues en lien avec ces dépassements sont aussi prévues en 2014.

La Régie constate que le dépassement de capacité et les investissements liés au dépassement de capacité au poste Marcotte sont prévus pour 2014, mais qu'aucune contribution à cet effet n'est inscrite au tableau de la référence (ii).

Demande :

7.1 Veuillez préciser si les investissements au poste Marcotte sont considérés dans l'estimation de la contribution requise du Distributeur à la référence (ii). Dans l'affirmative, veuillez préciser les données relatives au poste Marcotte servant à l'estimation de la contribution du Distributeur.