

## **Argumentation du Transporteur**



CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL

**NO : R-3855-2013**

**HYDRO-QUÉBEC**, personne morale de droit public légalement constituée en vertu de la *Loi sur Hydro-Québec* (L.R.Q., c. H-5), ayant son siège social au 75, boul. René-Lévesque Ouest, dans les cité et district de Montréal, province de Québec, H2Z 1A4,

Demanderesse

---

**DEMANDE D'AUTORISATION DU BUDGET DES INVESTISSEMENTS 2014  
POUR LES PROJETS DU TRANSPORTEUR DONT LE COÛT INDIVIDUEL  
EST INFÉRIEUR À 25 MILLIONS DE DOLLARS**

**ARGUMENTATION DU TRANSPORTEUR**

---

**INTRODUCTION**

Le Transporteur s'adresse à la Régie de l'énergie (la « Régie ») afin d'obtenir l'autorisation requise pour l'acquisition et la construction d'immeubles et d'actifs destinés au transport d'électricité conformément à l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi ») et au *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* (le « Règlement »). Il demande ainsi à la Régie d'autoriser son budget d'investissements 2014 au montant de 604 M\$.

La Régie, par sa décision D-2013-158, a clairement délimité le cadre de l'intervention de l'Union des consommateurs (« UC »).

Le Transporteur présente ci-après un sommaire de certains éléments de sa demande d'autorisation et répond aux observations et à l'analyse d'UC produite au dossier le 14 novembre 2013.

## DEMANDE

### 1.1. CONTEXTE

Le présent dossier constitue la treizième demande d'autorisation concernant le budget des investissements annuels de moins de 25 M\$ produite auprès de la Régie. De façon générale, la Régie a accueilli favorablement les demandes du Transporteur<sup>1</sup>.

Le Transporteur présente sa demande en s'appuyant sur le cadre réglementaire, les décisions antérieures de la Régie et l'évolution du réseau transport d'électricité, tel que ci-après décrit.

Suivant les deuxième et troisième alinéas de l'article 1 du Règlement, l'autorisation de la Régie est requise, notamment, pour acquérir, construire ou disposer des immeubles ou actifs destinés au transport de l'électricité dont le coût est inférieur à 25 millions de dollars, à l'exception des projets réputés prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport et des projets visant le rétablissement du service de transport ou les travaux de raccordement demandés au Transporteur après le dépôt d'une demande d'autorisation.

L'article 5 du Règlement prévoit que :

*« 5. Une demande d'autorisation visée au deuxième alinéa de l'article 1 est faite par catégorie d'investissements et doit comporter les informations suivantes :*

- 1. la description synthétique des investissements et de leurs objectifs;*
- 2. les coûts associés à chaque catégorie d'investissements;*
- 3. la justification des investissements en relation avec les objectifs visés;*
- 4. l'impact sur les tarifs;*
- 5. l'impact sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité ou de distribution d'électricité ou de gaz naturel. »*

Soulignons que l'article 5 du Règlement vise les catégories d'investissement qui comportent de nombreuses composantes, et non un projet (article 2 du Règlement). Pour cette raison, les coûts sont associés à des catégories et non à un projet. Le cadre réglementaire est donc adapté à la réalité, maintes fois exprimée, du Transporteur.

Les différentes sections de la preuve soumise à l'appui de la demande du Transporteur abordent chacune des cinq catégories d'information exigées par l'article 5 du Règlement.

La preuve contient également les suivis spécifiques découlant de décisions antérieures de la Régie ainsi que le suivi des interventions en fonction du risque 2012 et 2013 (voir la pièce HQT-1, Document 1, p. 28 s.).

La preuve qui a été déposée au soutien de la demande du Transporteur fournit à la Régie les informations requises par le cadre réglementaire afin qu'elle puisse autoriser les investissements 2014 du Transporteur pour les projets dont le coût est inférieur à 25 millions de dollars.

---

<sup>1</sup> Voir les décisions D-2002-81, D-2003-71, D-2004-87, D-2005-50, D-2006-89, D-2006-170, D-2008-020, D-2009-013, D-2010-050, D-2010-138, D-2012-012 et D-2013-049.

La preuve documentaire produite en appui à la demande du Transporteur est complète, probante et contient toutes les informations requises selon la Loi et le Règlement.

## 1.2. SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS POUR L'ANNÉE 2014

La demande d'autorisation du budget des investissements 2014 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars totalise un montant de 604 M\$. Conformément au cadre réglementaire, le Transporteur présente dans sa preuve (HQT-1, Document 1, p. 6 s.), par catégorie, les investissements qu'il prévoit et non pas une liste de projets à autoriser.

### Investissements 2014 pour les projets de moins de 25 M\$

Catégorie d'investissement	Budget (M\$)
<b>Investissements ne générant pas de revenus additionnels</b>	<b>517</b>
Maintien des actifs	414
Maintien et amélioration de la qualité du service	58
Respect des exigences	45
<b>Investissements générant des revenus additionnels</b>	<b>87</b>
Croissance des besoins de la clientèle	87
<b>Total</b>	<b>604</b>

Le Transporteur souligne que le montant des investissements 2014 lié aux **projets en cours au 30 avril 2013** s'élève à 217 M\$ et que le montant des investissements relatifs aux **projets débutant après le 30 avril 2013** s'élève à 387 M\$ pour un total des investissements requis en 2014 de 604 M\$. Le Transporteur souligne que les flux découlant des investissements relatifs aux projets débutant après le 30 avril 2013 seront établis après que ces projets auront été confirmés, selon les processus en vigueur dans l'entreprise.

Enfin, ces investissements s'inscrivent dans un contexte global des investissements du Transporteur pour l'année 2014 qui s'établit à 1 817 M\$, tel qu'il appert de la preuve.

## 2. JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS

La demande déposée par le Transporteur décrit le bien-fondé et la nécessité de réaliser ce budget en expliquant les interventions et les investissements nécessaires afin de s'acquitter efficacement de sa mission.

## 2.1. PRÉVISION ET RÉALISATION DES INVESTISSEMENTS

Dans sa preuve, le Transporteur présente son budget pour l'année 2014 ainsi que les prévisions des investissements sur l'horizon 2015 à 2017 (HQT-1, Document 1, p. 14).

Également, le Transporteur fait état de l'historique des investissements autorisés et réalisés au cours des années 2010 à 2012 (HQT-1, Document 1, p. 11 s.).

Ces prévisions et les résultats obtenus démontrent que le Transporteur assure une saine gestion de ses activités qui lui permettent de s'acquitter adéquatement de sa mission.

## 2.2. INVESTISSEMENTS NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS

Les investissements envisagés dans cette catégorie visent le Maintien des actifs, le Maintien et l'amélioration de la qualité du service et le Respect des exigences.

### *Maintien des actifs*

Les investissements requis en 2014 s'élèvent à 414 M\$ et se répartissent comme suit :

#### Investissements 2014 en Maintien des actifs

<b>Actifs</b>	<b>Budget Projets &lt; 25 M\$ (M\$)</b>
<i>Appareillage</i>	166
<i>Automatismes</i>	65
<i>Lignes</i>	57
<i>Actifs de soutien</i>	67
<i>Télécommunications</i>	59
<b>Total</b>	<b>414</b>

Les investissements relatifs aux actifs de transport d'électricité (appareillage, automatismes, lignes) résultent de l'application de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur (la « Stratégie »). Le Transporteur présente les grilles d'analyse du risque de ces actifs de transport (HQT-1, Document 1, p. 16 s.).

Les investissements relatifs aux actifs de soutien et de télécommunications font l'objet de démarches distinctes et tiennent compte des caractéristiques particulières de ces types d'actifs.

### *Maintien et amélioration de la qualité du service*

Ces investissements visent la satisfaction de la clientèle ou le rehaussement de la qualité du service. Ils totalisent 58 M\$ pour l'année 2014.

Le Transporteur identifie et classe les projets d'investissement de cette catégorie selon différents éléments déclencheurs indiqués au tableau suivant :

**Investissements 2014 en Maintien et amélioration de la qualité du service**

<b>Éléments déclencheurs</b>	<b>Budget Projets &lt; 25 M\$ (M\$)</b>
<i>Comportement du réseau de transport</i>	7
<i>Fiabilité des équipements</i>	11
<i>Continuité de service</i>	19
<i>Qualité de l'onde</i>	6
<i>Durabilité des équipements</i>	8
<i>Recherche et développement</i>	7
<b>Total</b>	<b>58</b>

Le Transporteur présente les améliorations prévues et les indicateurs sur lesquels les différents projets pourraient avoir un impact.

*Respect des exigences*

Ces investissements découlent de la nécessité pour le Transporteur de se conformer aux lois et règlements en vigueur, aux engagements contractuels et aux encadrements et normes internes.

Les investissements requis en 2014 s'élèvent à 45 M\$ et se répartissent comme suit :

**Investissements 2014 en Respect des exigences**

<b>Sources d'exigences</b>	<b>Budget Projets &lt; 25 M\$ (M\$)</b>
<i>Lois, règlements et avis</i>	8
<i>Engagements contractuels</i>	1
<i>Normes ou encadrements internes</i>	28
<i>Exigences de la NERC</i>	8
<b>Total</b>	<b>45</b>

La preuve, les informations et les explications fournies démontrent la nécessité du budget demandé par le Transporteur à cet égard.

### **2.3. INVESTISSEMENTS GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS**

Ces investissements visent à combler les besoins croissants pour l'alimentation de la charge locale desservie par Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur ») et à intégrer les nouvelles sources de production de différents producteurs.

Les investissements planifiés dans cette catégorie en 2014 s'élèvent à 87 M\$. Ils se répartissent comme suit :

- Alimentation de la charge locale : 79 M\$
- Intégration de puissance : 8 M\$

La preuve, les informations et les explications fournies démontrent la nécessité du budget demandé par le Transporteur à cet égard.

### **2.4. SUIVI DES INTERVENTIONS EN FONCTION DU RISQUE 2012 ET 2013**

Le Transporteur présente le suivi des interventions réalisées sur son réseau de transport en fonction du risque pour 2012 et 2013 et l'évolution des taux de risque simulé et réel (HQT-1, Document 1, p. 28 s.).

### **2.5. IMPACT TARIFAIRE**

Afin d'estimer l'impact tarifaire des investissements projetés, le Transporteur prend en considération les coûts associés aux mises en service qui comprennent l'amortissement, le coût en capital, la taxe sur les services publics ainsi que les charges d'exploitation (HQT-1, Document 1, p. 31 s.). Le Transporteur présente l'impact tarifaire des investissements projetés sur un horizon de 10 ans, le tout conformément aux exigences de la Régie. L'estimation de l'impact tarifaire dans le cadre de la présente demande s'inscrit dans la continuité des décisions antérieures de la Régie quant à l'autorisation des projets d'investissements.

L'estimation de l'impact tarifaire des investissements projetés est présentée comme suit :

- Investissements ne générant pas de revenus additionnels,
- Investissements générant des revenus additionnels,
- Ensemble des investissements.

Le Transporteur dépose, en suivi de la décision D-2013-049, des informations relatives à l'impact tarifaire. Ainsi, il présente les mises en service prévues pour l'alimentation de la charge locale de même que l'estimation de la contribution requise du Distributeur pour 2014.

### **2.6. IMPACT SUR LA FIABILITÉ ET LA QUALITÉ DU SERVICE**

Dans le cadre de la planification de ses interventions et de ses investissements, le Transporteur vise à prioriser la fiabilité du réseau de transport d'électricité ainsi qu'à maintenir et améliorer la continuité de service.



Les investissements du Transporteur en Maintien des actifs et en Maintien et amélioration de la qualité du service ont pour objet, de façon générale, d'assurer le maintien et le rehaussement de la fiabilité du réseau de transport et la qualité de la prestation des services de transport, et ce au bénéfice de l'ensemble des clients du service de transport (charge locale et point à point).

La Stratégie, dont l'évaluation du risque constitue la pièce maîtresse, permet d'identifier les équipements que le Transporteur priorisera lors de ses interventions.

Les renseignements fournis par le Transporteur sont probants et démontrent que le budget des investissements est requis afin de maintenir et d'améliorer la fiabilité du réseau de transport ainsi que la qualité du service offert à la clientèle.

### **3. OBSERVATIONS ET ANALYSE DE L'INTERVENANT UC – COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR**

Le 14 novembre 2013, l'intervenant a produit le document intitulé *Observations et analyse* (ci-après « rapport d'analyse ») préparé par M. Paul Paquin avec la collaboration de l'avocate de l'intervenant. En sus des éléments qui précèdent, le Transporteur souhaite répondre aux éléments qui y sont contenus.

Au rapport d'analyse, l'intervenant mentionne :

La Régie, en conformité avec ces dispositions législatives et la décision D-2004-87 la Régie devrait refuser l'inclusion du montant de 23M\$ pour les investissements prévus en 2014.

UC demande à la Régie de ne pas autoriser l'investissement de 23 M\$ pour la numérisation des liaisons hertziennes et d'indiquer au Transporteur qu'il devrait déposer pour examen une demande conforme à ce que la Loi et le Règlement requiert pour un investissement de plus de 25 M\$. (page 4)

La Régie, en conformité avec ces dispositions législatives et la décision D-2004-87 la Régie devrait refuser l'inclusion du montant de 27 M\$ pour les investissements prévus en 2014.

UC demande à la Régie de ne pas approuver le montant de 27 M\$ demandé pour la modernisation des liaisons optiques pour 2014 et inviter le Transporteur à déposer une demande conforme aux exigences de la Loi et du Règlement pour un investissement de plus de 25 M\$. (page 5)

UC demande à la Régie de non seulement de refuser les investissements prévus en 2014 pour le remplacement des liaisons hertziennes analogiques par des liaisons hertziennes numériques et la modernisation de liaisons optiques dans l'attente du dépôt d'une demande spécifique pour l'approbation et l'examen par la Régie de chacun de ces projets, mais également de réitérer le principe selon lequel le Transporteur doit déposer un projet pour approbation par la Régie à titre d'investissement de plus de 25 M\$ lorsqu'un tel un projet est constitué de composantes liées par leur nature, leur objectif commun et leur interrelation si la mise en place ou l'installation de la somme de ces composantes comportent un coût de plus de 25 M\$. (page 12)

Le Transporteur s'étonne de telles recommandations.

En effet, des investissements à l'égard des actifs de télécommunications sont présentés par le Transporteur depuis 2007 dans ces dossiers d'autorisation de budget d'investissements. Ainsi, au dossier R-3641-2007, le Transporteur indiquait (pièce HQT-1, Document 1, p. 7) que sous réserve de l'autorisation de la Régie quant à l'intégration, à la base de tarification du Transporteur, des actifs de télécommunications<sup>2</sup>, « les investissements annuels du Transporteur pour les projets de moins de 25 M\$ devront inclure [...] les investissements relatifs aux actifs [...] de télécommunications. »

Ainsi, depuis ce dossier R-3641-2007 et incluant le dossier R-3817-2012 auquel l'intervenant a participé<sup>3</sup>, des investissements à l'égard des actifs du réseau de télécommunications sont présentés par le Transporteur dans ses dossiers d'autorisation du budget des investissements. La Régie a autorisé par ses décisions (D-2008-020, D-2009-013, D-2010-056, D-2010-138, D-2012-012 et D-013-049) ces investissements quant aux actifs de télécommunications.

À titre d'exemple, la décision D-2009-013 (p. 9) comporte la mention suivante :

Les investissements en Maintien des actifs de télécommunications comprennent les projets de numérisation de liaisons hertziennes et de modernisation des liaisons optiques.

Par ailleurs, le cas échéant, tout projet d'un coût égal ou supérieur à 25 M\$ fait et fera l'objet d'une demande d'autorisation distincte à la Régie, conformément aux dispositions de la Loi et du Règlement, comme dans le cas du projet de remplacement des liaisons hertziennes entre le poste Manicouagan, le poste Arnaud, le poste Montagnais et le complexe hydroélectrique Manic-5 (dossier R-3716-2009, décision D-2010-003).

Avec égards, les arguments et recommandations de l'intervenant fondés sur des arguments de nature juridique sont soumis à la Régie à contretemps, sont contraires à une pratique bien établie conforme au cadre réglementaire et devraient être rejetés *prima facie*, car ils sont sans assise factuelle ou légale valable.

En sus de ce qui précède, l'article 73 de la Loi, le Règlement et le *Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité* prévoient les informations que le Transporteur doit fournir lorsqu'il demande à la Régie une autorisation, tel que dans le présent cas.

La Loi et le Règlement précités ne contiennent pas une définition du terme « projet ».

Dans le cas d'un projet individuel de plus de 25 M\$, la nature des informations exigées par le Règlement exige qu'un projet soit défini en fonction d'un ou de plusieurs objectifs communs, car le Transporteur doit entre autres décrire le projet et ses composantes.

---

<sup>2</sup> La Régie a accordé cette autorisation dans sa décision D-2008-019, rendue dans le cadre du dossier R-3640-2007, soit la demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'électricité au 1<sup>er</sup> janvier 2008. Les actifs de télécommunications ont été intégrés à la base de tarification du Transporteur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2008.

<sup>3</sup> R-3817-2012.

La Régie considère comme faisant partie d'un même projet les investissements séparés et échelonnés dans le temps s'ils répondent à un même objectif et que leur pertinence s'apprécie mieux globalement en regard de cet objectif, ou si les premiers investissements deviennent inutiles si les autres ne sont pas réalisés<sup>4</sup>.

Le Transporteur estime qu'une évaluation globale de la pertinence des investissements en télécommunications dans le cadre d'un projet individuel n'est pas requise. En effet, la pertinence des multiples interventions à l'égard des actifs de télécommunications visées par la présente demande s'évalue annuellement en fonction des projets prévus par la demande.

Il est en outre admis, tant pour la Régie que le Transporteur, à la lumière des décisions précitées concernant les budgets annuels d'investissements, que les investissements reliés aux actifs du réseau de télécommunications ne constituent pas un projet individuel comme le prétend l'intervenant. De là, les prétentions doivent être rejetées par la Régie.

Au surplus, le Transporteur rappelle le lien étroit entre les besoins d'évolution des systèmes d'automatismes et ceux du réseau de télécommunications (HQT-1, Document 1, p. 22, lignes 3-5). Il convient de rappeler que la performance du réseau de transport de télécommunications est essentielle pour assurer celle du réseau de transport d'électricité. En effet, le réseau de transport de télécommunications est le centre nerveux du réseau de transport d'électricité. Il permet notamment aux téléprotections ainsi qu'aux automatismes majeurs du réseau de transport d'électricité de fonctionner<sup>5</sup>.

Les actifs visés par le portefeuille comprennent les différentes infrastructures de transmission permettant les liaisons entre les postes, les centrales, les centres de conduite et les bureaux du Transporteur. Ces liaisons ont pour fonction de transporter en priorité les signaux requis pour l'exploitation du réseau de transport d'électricité. Elles servent ainsi aux téléprotections et autres automatismes spéciaux de protection du réseau, télécommandes, télémessures, alarmes, lignes téléphoniques dédiées et commutées, communications avec les véhicules, etc.

Pour déterminer le niveau des investissements et les équipements devant faire l'objet d'interventions, le Transporteur se base sur la démarche distincte relativement aux actifs de télécommunications qui est présentée de façon détaillée à la pièce HQT-1, Document 1.2 du dossier R-3670-2008.

Toutefois, le Transporteur bonifie cette démarche en tenant compte de l'arrimage des besoins d'évolution des systèmes d'automatismes avec ceux du réseau de télécommunications. Les investissements reliés au réseau de télécommunications sont intimement liés aux projets du réseau de transport d'électricité (voir notamment la pièce HQT-1, Document 1 section Maintenance – Télécommunications de chacun des dossiers R-3707-2009, R-3739-2010, R-3778-2011 et R-3817-2012).

Également, concernant la **numérisation des liaisons hertziennes**, l'intervenant effectue une évaluation erronée concernant les investissements totaux pour numériser 95 % du réseau. Les investissements totaux ne sont pas liés au pourcentage de 95 % du réseau.

---

<sup>4</sup> D-2005-142, p. 5.

<sup>5</sup> HQT-1, Document 1, p. 34, lignes 26-30.

Le Transporteur prévoit investir 23 M\$ en 2014 afin de poursuivre et d'entreprendre des projets de numérisation de liaisons hertziennes, à savoir :

- Remplacer des liaisons hertziennes analogiques par des liaisons hertziennes numériques, principalement celles situées dans les axes principaux à l'extérieur des grands centres urbains.

Il s'agit de plusieurs interventions ou projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$, à réaliser dans différentes zones géographiques. Le Transporteur rappelle qu'il tient compte de l'arrimage des besoins d'évolution des systèmes d'automatismes avec ceux du réseau de télécommunications et que les projets de numérisation des liaisons hertziennes sont reliés aux projets du réseau de transport d'électricité.

Quant aux **liaisons optiques**, les investissements sont requis pour moderniser différents tronçons du réseau, soit à cause du vieillissement des équipements qui ont dépassé leur durée d'utilité, soit pour permettre au Transporteur d'intégrer des protections numériques au réseau de transport (voir notamment la pièce HQT-1, Document 1 section Maintien – Télécommunications de chacun des dossiers R-3707-2009, R-3739-2010, R-3778-2011 et R-3817-2012).

Le Transporteur prévoit investir 27 M\$ en 2014 afin poursuivre et d'entreprendre des projets de modernisation de liaisons optiques de transmission pour notamment :

- Moderniser les liaisons optiques qui dépassent leur durée d'utilité par le déploiement d'équipements de nouvelle génération NG-SONET (Next Generation Synchronous Optical Network)
- Assurer la pérennité des réseaux d'accès par le déploiement d'un réseau de télécommunications de type IP (*Internet Protocol*) MPLS/VPN (*Multiprotocol Label Switching/Virtual Private Networks*), notamment à l'égard des actifs acquis par le Transporteur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012, comme suite à ce que le Transporteur indiquait à sa demande R-3766-2011 (HQT-1, Document 1, p. 17, lignes 12-17), autorisée par la décision D-2011-096 .

Avec égards, les recommandations de l'intervenant devraient être écartées.

UC constate que les investissements de la catégorie Maintien des actifs réalisés ont été inférieurs aux investissements autorisés pour chacune des années 2011, 2012 et 2013. Sur ces trois années le montant total autorisé a été de 1195,8 M\$ alors que le montant total réalisé a été de 1097,5 M\$ pour une différence de 98,3 M\$ ou 8%.

[...]

UC comprend que, selon le Transporteur, un niveau d'investissement inférieur au niveau demandé sur une plus longue période qu'un an, pourrait avoir un impact sur le niveau de risque.

UC constate que cela n'a pas été le cas sur une période de trois ans. UC constate de plus que le niveau d'investissements demandé pour l'année 2014 est 20,7% plus élevé que le niveau d'investissements réel estimé pour l'année 2013 (414 M\$ vs 374 M\$), ce qui amène l'intervenant à s'interroger à savoir si le niveau d'investissements demandé pour l'année 2014 n'est pas surévalué.

Sur la base de ces constats UC recommande à la Régie d'autoriser un montant moins élevé que celui demandé par le Transporteur. UC recommande d'autoriser un montant de 380 M\$, soit le niveau d'investissements réalisés, le plus élevé sur la période 2011-2013. (page 6)

En réponse, le Transporteur souligne que les constats d'UC sur les investissements réalisés en Maintien des actifs à l'égard des années 2011, 2012 et 2013 doivent être nuancés.

Tout d'abord, le montant total autorisé par la Régie a été de 1191,6 M\$ (418,8 M\$ pour 2010 ; 391,1 M\$ pour 2011 et 381,7 M\$ pour 2012) alors que le montant total réalisé par le Transporteur a été de 1192,1 M\$ (468,6 M\$ pour 2010 ; 380,2 M\$ pour 2011 et 343,3 M\$ pour 2012) pour une **différence de 0,5 M\$ sur ces trois années**, et ce malgré le fait maintes fois réitéré par le Transporteur que l'année 2012 fut une année atypique en raison du remplacement des transformateurs de courant 735 kV (voir notamment la décision D-2012-075).

Également, le Transporteur estime, sur la base des prévisions établies au 30 avril 2013 pour les projets de moins de 25 M\$, une baisse de 49 M\$ par rapport au montant de 423 M\$ autorisé par la Régie. L'écart s'explique principalement par le déplacement d'activités dû au remplacement des transformateurs de courant à 735 kV (HQT-1, Document 1, p. 12-13).

De façon générale, le Transporteur envisage de réaliser les travaux de 2012 et 2013 reportés dans le temps dès que possible, soit en 2014 (HQT-2, Document 1, Réponse 1.6).

Le Transporteur rappelle que les investissements planifiés en Maintien des actifs assurent le renouvellement nécessaire des installations et des équipements afin d'assurer la pérennité du réseau de transport d'électricité ou de télécommunications (HQT-2, Document 2, Réponse 1.3). Le Transporteur souligne que seuls les investissements réalisés et mis en service sont inclus à la base de tarification.

Avec égards, les recommandations de l'intervenant devraient être rejetées.

Au rapport d'analyse, l'intervenant mentionne :

UC constate et approuve le fait qu'il n'y a pas d'équipements à risque élevé pour la catégorie Automatismes et pour la catégorie Composantes des lignes aériennes. Par contre, il y en a dans la catégorie Équipements d'appareillage (électrique et mécanique) et des ouvrages civils pour un risque représentant 3,52% du risque total.

UC recommande à la Régie de demander au Transporteur de prioriser le remplacement des équipements de sorte à éliminer les équipements à risque élevé de la catégorie Équipements d'appareillage (électrique et mécanique) et des ouvrages civils, et de sorte à maintenir à zéro le nombre d'équipements à risque élevé tout comme le Transporteur a réussi à le faire dans les deux autres catégories.

UC recommande également de demander au Transporteur de fournir pour chaque catégorie d'équipements le nombre d'équipements remplacés pour chacun des niveaux de risque (élevé, fort, moyen), comme suivi annuel de l'application de la Stratégie. (page 9)

Selon UC il est nécessaire que le suivi présenté par le Transporteur concernant des interventions en fonction du risque soit complété en incluant le nombre et le coût total de chaque type d'interventions.

UC recommande à la Régie de demander au Transporteur d'inclure dans son suivi le nombre et le coût total de chaque type d'intervention. (page 10)

En réponse, le Transporteur souligne les récents propos de la Régie à sa décision D-2012-012 concernant la Stratégie :

[106] La Stratégie, dans sa forme actuelle, répond donc au besoin de la Régie. Le Transporteur a démontré que l'utilisation simultanée de la Stratégie, de l'approche de gestion par portefeuille et de la planification intégrée permet de dresser un portrait suffisant des investissements requis dans l'année tarifaire à l'étude, tout en assurant la Régie que le Transporteur prend en compte l'évolution à moyen terme de ses investissements.

[107] La démarche du Transporteur décrite en annexe permet donc de déterminer adéquatement la nature et le coût des investissements. [...]

[114] La Régie considère que le bilan du Transporteur sur l'application de sa Stratégie répond adéquatement à ses attentes. La Régie accepte la proposition du Transporteur de refaire un bilan de l'application de la Stratégie lors de la demande d'approbation du budget des investissements 2017.

Le Transporteur rappelle que la planification intégrée des interventions liées à la pérennité des actifs et celles liées à la croissance des besoins de la clientèle permet au Transporteur de réaliser les bons projets, au bon moment et au meilleur coût. Par exemple, les interventions diagnostiquées en pérennité sont intégrées à celles prévues en croissance et les analyses permettent de proposer des solutions par zone d'étude, ce qui permet de diminuer les interventions à la pièce. (R-3778-2011, HQT-1, Document 1, p. 7).

Le Transporteur rappelle qu'il porte une attention particulière aux équipements à risque élevé qui ne font pas l'objet d'interventions à court terme par la mise en place d'actions de surveillance et d'entretien appropriées (R-3778-2011, HQT-1, Document 1, p. 24, lignes 4-6).

Dans une perspective d'amélioration continue, le Transporteur applique la Stratégie en réalisant un suivi des interventions faites sur son réseau de transport en fonction du risque pour les équipements d'appareillage et les équipements d'automatismes pour 2012 et 2013. Les mesures de suivi mises en place et proposées (suivi des interventions en fonction du risque et évolution du risque) par le Transporteur demeurent les meilleures.

La recommandation de l'intervenant, qui fait abstraction de l'évolution de la Stratégie depuis sa mise en place ainsi que de la preuve au dossier, devrait être rejetée par la Régie.

De plus, la proposition du Transporteur de faire le point sur les résultats de l'application de la Stratégie par le dépôt d'un second bilan d'application lors de la demande d'approbation du budget des investissements 2017 permet d'incarner le principe d'allègement réglementaire et ce, en identifiant un forum précis pour l'examen de la Stratégie tout en permettant, dans l'intervalle, au Transporteur et à ses représentants de concentrer leurs efforts sur son application et déploiement.

Le Transporteur est en désaccord avec le nouveau suivi proposé par l'intervenant dont les bénéfices tangibles paraissent inexistantes et qui est à contre-courant des efforts d'efficacité et d'efficience que le Transporteur déploie dans une approche d'allègement réglementaire préconisée par la Régie.

Avec égard, les recommandations de l'intervenant devraient être rejetées.

## **CONCLUSION**

*La Demande d'autorisation du budget des investissements pour l'année 2014 du Transporteur et la preuve à son soutien*

- Sont conformes au cadre réglementaire et probants ;
- Démontrent que le budget des investissements est requis afin que le Transporteur puisse s'acquitter de sa mission, respecter ses engagements envers ses clients et d'assurer la fiabilité du réseau de transport d'électricité.

Le Transporteur prie donc la Régie d'accueillir sa demande selon ses conclusions.

Le tout respectueusement soumis.