

Par courriel, dépôt électronique et poste

Le 28 août 2014

Me Véronique Dubois, Secrétaire
Régie de l'énergie
Tour de la Bourse
800, rue du Square-Victoria
Bureau 2.55
Montréal (Québec) H4Z 1A2

Yves Fréchette
Avocat
Hydro-Québec – Affaires juridiques

75, boul. René-Lévesque Ouest,
4e étage
Montréal (Québec) H2Z 1A4
Tél. : (514) 289-2211, poste 6925
Télec. : (514) 289-2007
C. élec. : frechette.yves@hydro.qc.ca

OBJET : Demande d'autorisation du budget des investissements 2015 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars
Votre dossier : R-3904-2014
Notre dossier : R049762 YF

Chère consœur,

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu les demandes d'intervention des intéressés suivants qui ont été produites au dossier décrit en rubrique :

- Le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (« GRAME ») ;
- Stratégies Énergétiques et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« SÉ-AQLPA »).

Seul le GRAME a déposé un budget de participation qui s'établit à 30,8 k\$. L'an dernier, l'unique intervenant a déposé un budget totalisant 23,2 k\$ et les honoraires furent octroyés à 16,5 k\$ par la décision D-2014-018. Dans ces circonstances, le budget soumis apparaît élevé pour un organisme à vocation environnementale qui forcément, sans admission, doit limiter sa participation aux seuls enjeux qui ont une pertinence à l'égard de cette vocation. Le même commentaire s'appliquera à SÉ-AQLPA, lequel n'a pas déposé de budget, si cet intéressé est autorisé à participer à ce dossier.

Le Transporteur soumet à la Régie de l'énergie (la « Régie ») ses commentaires à l'égard de ces demandes d'intervention.

1. Commentaires généraux

Le Transporteur souligne que l'exercice d'examen de la demande vise la justification du budget des investissements en regard de ses objectifs, de l'impact des coûts sur les tarifs et de l'impact sur la fiabilité du réseau de transport. Le dossier contient toute l'information requise selon le cadre réglementaire en vigueur¹.

Le présent dossier s'inscrit dans la continuité des nombreuses demandes qui furent déposées par le Transporteur et qui ont fait l'objet de décisions de la Régie.

Les décisions antérieures de la Régie et la preuve offerte par le Transporteur dans ce dossier balisent les sujets à l'étude de cette audience.

Le Transporteur maintient qu'un intéressé ne peut pas saisir à nouveau la Régie de sujets ayant fait l'objet d'orientations claires et de décisions finales sans que celle-ci en émette le souhait. À défaut, cela entraîne des redites qui sont contraires aux objectifs éminemment souhaitables d'allégement du processus réglementaire, de gestion efficiente de l'instance et ultimement de réduction des coûts de la réglementation.

Le Transporteur est d'avis qu'il importe que les interventions, si elles sont retenues par la Régie, soient circonscrites de façon à éviter la répétition des débats sur des sujets sur lesquels la Régie s'est déjà prononcée et afin que le cadre réglementaire pertinent à la demande du Transporteur soit respecté.

Le Transporteur s'en remet à la Régie quant à la détermination de la suffisance de l'intérêt et des motifs d'intervention identifiés par les intéressés dans leurs demandes d'intervention. Notons que les intéressés ne souhaitent pas retenir des services d'expert.

Dans la décision D-2012-133², la Régie s'exprime comme suit :

[16] La Régie a examiné avec soin les demandes d'interventions du GRAME et de S.É./AQLPA. Les enjeux que souhaitent aborder ces deux organismes ne rencontrent pas les critères requis pour justifier leur intervention au présent dossier. D'une part, certains de ces enjeux débordent du cadre de ce dossier. D'autre part, lorsque ces enjeux sont pertinents, il n'y a pas l'appariement nécessaire entre ces enjeux et la nature des intérêts et les motifs d'intervention des intéressés. La Régie est d'avis qu'à défaut d'un tel appariement, les demandes d'intervention doivent être écartées. En conséquence, la Régie rejette les demandes d'intervention du GRAME et de S.É./AQLPA.

Avec égards, cette même décision pourrait être reproduite dans le présent dossier.

¹ Loi sur la Régie de l'énergie et Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie.

² Décision sur les demandes d'intervention, les budgets de participation et le calendrier de traitement du dossier / Demande d'autorisation d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité du budget des investissements 2013 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars (R-3817-2012).

Le Transporteur émet ci-après ses commentaires spécifiques à l'égard des demandes d'intervention produites par le GRAME et SÉ-AQLPA.

2. Commentaires spécifiques

GRAME

En réponse aux sujets évoqués par l'intéressé dans sa demande d'intervention, le Transporteur indique ce qui suit :

- Stratégie de pérennité : La Stratégie de gestion de la pérennité des actifs (la « Stratégie ») a été présentée en détail dans les dossiers R-3670-2008 et R-3739-2010 et un bilan de son application l'a été dans le dossier R-3778-2011. Dans la décision D-2012-012, la Régie s'est dite satisfaite de l'application de la Stratégie et de l'approche d'amélioration continue³. L'examen de la Stratégie, en particulier des critères de sélection des équipements, dépasse le cadre du présent dossier. Le Transporteur rappelle par ailleurs que la Stratégie considère déjà les risques environnementaux et les coûts qui en découlent dans l'axe des impacts de fin de vie d'un équipement⁴.
- Maintien des actifs : Le niveau d'investissements est dicté par l'application de la Stratégie, dont la Régie s'est dite satisfaite. Le Transporteur estime en conséquence que la préoccupation du GRAME eu égard à leur suffisance paraît non fondée. L'examen de l'état d'avancement de la disposition et du remplacement des équipements (les groupes électrogènes, les transformateurs de puissance et les transformateurs de mesure) dépasse le cadre du dossier. En outre, le Transporteur considère utile de rappeler qu'il gère les équipements qui contiennent des BPC conformément à la réglementation applicable et que cette préoccupation dépasse également le cadre du dossier.
- Maintien et amélioration de la qualité du service - Surveillance des transformateurs de puissance : Le Transporteur souligne que les investissements prévus en Maintien et amélioration de la qualité du service visent la satisfaction de la clientèle et la qualité du service. Les informations additionnelles demandées par l'intéressé « *afin de vérifier si le projet de surveillance de transformateurs de puissance permet effectivement une surveillance des fuites en huile minérale de ces équipements* » dépassent le cadre réglementaire applicable au dossier.
- Suivi des interventions en fonction du risque : Les investissements en maintien des actifs s'appuient sur la Stratégie qui, comme il est indiqué ci-dessus, tient déjà compte des risques environnementaux dans l'axe des impacts de fin de vie d'un équipement. L'examen des critères sous-jacents de la Stratégie dépasse le

³ Paragraphes 100, 103, 104, 106, 107 et 114.

⁴ Dossier R-3670-2008, pièce HQT-2, Document 1, p. 49.

cadre du dossier. Les vérifications proposées par le GRAME concernant l'évolution du taux de risque ne semblent pas utiles pour l'étude du présent dossier. Eu égard aux présumées « différences ou erreurs », le Transporteur réfère cet intéressé aux explications précédemment fournies sur la méthode pertinente⁵. Au surplus, la vérification des types de simulation dépasse le cadre réglementaire applicable au dossier.

- Dépassement de capacité - Postes satellites : L'analyse proposée par le GRAME ne semble pas utile puisque le Transporteur s'appuie largement sur la planification intégrée pour réaliser des interventions qui touchent à la fois la croissance des besoins de la clientèle et la pérennité des actifs⁶.

Le Transporteur s'en remet à la Régie quant à la pertinence d'accepter la demande d'intervention de l'intéressé. Dans l'hypothèse où la Régie accueille cette demande, il demande de circonscrire la participation de l'intéressé.

SÉ-AQLPA

En réponse aux sujets évoqués par l'intéressé dans sa demande d'intervention, le Transporteur indique ce qui suit :

- Écarts constatés pour les investissements réalisés antérieurs : Le Transporteur justifie annuellement les écarts pour les investissements réalisés comme il l'a fait dans le cadre des dossiers antérieurs. Les représentations de SÉ-AQLPA ne tiennent pas compte de la preuve du Transporteur eu égard aux conditions particulières en 2012 et 2013⁷. Le Transporteur rappelle que la Stratégie concerne à la fois les projets de plus de 25 M\$ et les projets de moins de 25 M\$. La préoccupation par le report intergénérationnel des investissements nécessaires en pérennité semble insuffisamment fondée, sur la base entre autres du tableau 5 de la pièce HQT-1, Document 1, indiquant des investissements prévus pour 2014 de l'ordre de 1 828 M\$ comparativement à une prévision antérieure de 1 817 M\$⁸. Le doute soulevé sur la mise en œuvre de la Stratégie paraît injustifié. Par ailleurs, il y a matière à nuancer l'affirmation de SÉ-AQLPA selon laquelle le budget prévu des investissements demandés continue de croître car le budget demandé pour 2015 (558 M\$) est en baisse par rapport à celui demandé pour 2014 (604 M\$, dont 554 M\$ ont été autorisés par la Régie).
- Maintien des actifs - Équipements posant des risques environnementaux : Le Transporteur réitère que les investissements de cette catégorie découlent de l'application de la Stratégie et que celle-ci considère les risques environnementaux et les coûts qui en découlent dans l'axe des impacts de fin de

⁵ Dossier R-3817-2012, pièce HQT-2, Document 1, R7.1 et R7.2.

⁶ Pièce HQT-1, Document 1, p. 6, lignes 10-11.

⁷ Pièce HQT-1, Document 1, page 12, lignes 5-14.

⁸ Voir aussi le dossier R-3778-2011, pièce HQT-3, Document 1, R1.1.

vie d'un équipement. Il s'interroge sur l'utilité, dans le cadre du présent dossier, des représentations envisagées par SÉ-AQLPA.

- Grille de risques : Le Transporteur estime que ces validations de données dépassent le cadre du dossier.
- BAM-BUL - Risque de discontinuité de service prolongée : Le Transporteur fournit une mise à jour des informations relatives à la BAM et la BUL sous le même format que les tableaux soumis en réponse à une demande de renseignements de la Régie⁹, tant que des quantités y seront associées. Le Transporteur précise que c'est plutôt le fonds de roulement (« FDR ») qui vise à faire face aux défaillances. Il ajoute que la continuité du service de transport dépasse le cadre du présent dossier.
- Dépassement de capacité - Postes satellites : Le Transporteur s'interroge sur l'utilité d'une vérification de la prévision de dépassement de capacité dans les postes satellites et réitère ses remarques ci-dessus relatives aux écarts entre les investissements projetés et réalisés.

Le Transporteur s'en remet à la Régie quant à la pertinence d'accepter la demande d'intervention de l'intéressé. Dans l'hypothèse où la Régie accueille cette demande, il demande de circonscrire la participation de l'intéressé.

Le Transporteur soutient, avec égards et sans admission quant à la valeur des demandes d'intervention, que les intéressés n'ont pas soumis d'éléments probants à l'appui de l'ajout d'un sujet à débattre à cette instance.

Le Transporteur soumet que l'étude du présent dossier devrait être limitée au contenu de la preuve documentaire qu'il a produite au soutien de sa demande. Tout sujet ou aspect qui déborde ce cadre d'étude devrait être spécifiquement écarté par la Régie.

Veuillez recevoir, chère consœur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

(S) Yves Fréchette

Yves Fréchette

/jg

c.c. Intéressés (par courriel seulement)

⁹ Dossier R-3855-2013, pièce HQT-2, Document 1, R3.1.