

## **Argumentation du Transporteur**



CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL

**NO : R-3904-2014**

**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 2015  
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 des investissements 2015 au montant de 558 M\$.

La Régie, par sa décision D-2014-187, a délimité le cadre d'intervention. Ainsi, elle rappelle (paragraphe 13) que l'analyse de la présente demande doit se limiter aux éléments prévus à l'article 73 de la Loi et à l'article 5 du Règlement, et indique en outre les enjeux pour lesquels elle estime que les interventions peuvent lui être utiles. Elle ne considère pas pertinent de remettre en cause les critères et paramètres de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs (paragraphe 15) et circonscrit la portée de l'examen de certains sujets (paragraphe 18, 19 et 20).

Le Transporteur présente ci-après un sommaire de certains éléments de sa demande d'autorisation et commente les rapports des intervenants produits au dossier le 7 janvier 2015.

## DEMANDE

### 1.1. CONTEXTE

Le présent dossier constitue la quatorzième demande d'autorisation concernant le budget annuel des investissements dont le coût individuel est inférieur à 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 des catégories d'investissement, et non des projets (article 2 du Règlement). Ainsi, la demande soumise par le Transporteur vise l'approbation d'un budget, constitué des flux d'investissement associés à chacune de ces catégories, et non pas l'autorisation de projets individuels spécifiques. Le cadre d'examen du budget annuel d'investissement pour les projets dont le coût est inférieur à 25 M\$ est adapté au mode de planification et de réalisation de tels investissements, comme le Transporteur l'a maintes fois exprimé.

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 2013 et 2014 (voir la pièce HQT-1, Document 1, p. 28 s.).

---

<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, D-2013-049 et D-2014-018.

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 2015 du Transporteur pour les projets dont le coût est inférieur à 25 millions de dollars.

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.

L'intervenant SÉ-AQLPA soutient que ce cadre réglementaire doit être revu<sup>2</sup> au motif que « *l'étude des seuls projets d'investissements de moins de 25 M\$ permet de moins en moins de suivre la mise en œuvre de cette stratégie de pérennité des actifs.* ».

Avec égards, cette proposition doit être rejetée.

Au fil des ans et des dossiers présentés à la Régie, le Transporteur a mis en place plusieurs initiatives, notamment :

- Modèle de gestion des actifs ;
- Stratégie de gestion de la pérennité des actifs (ou la « Stratégie », déployée depuis 2007 et présentée dans le cadre du dossier R-3670-2008) ;
- Planification intégrée des interventions.

Ces initiatives du Transporteur ont pour trait commun l'atteinte de l'efficacité demandée par ses clients et la Régie et l'atteinte de l'excellence attendue de la part d'un gestionnaire d'un actif de grande valeur qu'est le réseau de transport d'électricité. Elles contribuent à une planification des investissements visant l'évolution optimale du réseau.

Ces initiatives et de nombreux autres aspects des projets d'investissement font l'objet de suivis spécifiques (suivis de décisions de la Régie), d'un suivi annuel (article 75 de la Loi) et parfois des deux (à titre d'exemple la Stratégie qui fait l'objet d'un examen annuel de son application et de ses résultats dans le cadre des demandes d'autorisation du budget annuel des investissements du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$, d'un bilan à produire en 2017 et d'un suivi par le biais du rapport annuel concernant les actifs mis en exploitation).

Avec égards, il ne peut être valablement soutenu que l'ampleur des informations exigées et produites annuellement par le Transporteur auprès de la Régie ne favorise pas une bonne compréhension des activités de ce dernier.

Soulignons que les investissements relatifs aux actifs de transport d'électricité (appareillage, automatismes, lignes) résultent de l'application de la Stratégie dont la Régie s'est dite satisfaite (décision D-2012-012, paragraphes 100, 103, 104, 106 et 107).

La Stratégie concerne tous les projets d'investissement du Transporteur. Ce dernier fournit les grilles d'analyse du risque pour les actifs de transport afin de suivre annuellement l'application de la Stratégie ainsi que ses résultats. Il présente aussi le suivi des interventions réalisées sur son réseau de transport en fonction du risque pour les années antérieures et l'évolution des taux de risque simulé et réel (HQT-1, Document 1, section Suivi des interventions en fonction du risque).

---

<sup>2</sup> Voir SÉ-AQLPA – 1, Document 1, page 12.

Tous ces suivis et informations sont produits par le Transporteur en complète adéquation avec le cadre réglementaire applicable. Le Transporteur soutient qu'une amplification des suivis auprès de la Régie ne serait ni utile, ni justifiée.

Cette proposition de l'intervenant devrait être rejetée par la Régie.

## 1.2. SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS POUR L'ANNÉE 2015

La demande d'autorisation du budget des investissements 2015 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars totalise un montant de 558 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 2015 pour les projets de moins de 25 M\$

Catégorie d'investissement	Budget (M\$)
<b>Investissements ne générant pas de revenus additionnels</b>	<b>482</b>
Maintien des actifs	390
Maintien et amélioration de la qualité du service	70
Respect des exigences	22
<b>Investissements générant des revenus additionnels</b>	<b>76</b>
Croissance des besoins de la clientèle	76
<b>Total</b>	<b>558</b>

Le Transporteur souligne que le montant des investissements 2015 lié aux **projets en cours au 30 avril 2014** s'élève à 239 M\$ et que le montant des investissements relatifs aux **projets débutant après le 30 avril 2014** s'élève à 319 M\$ pour un total des investissements requis en 2015 de 558 M\$. Le Transporteur rappelle que les flux découlant des investissements relatifs aux projets débutant après le 30 avril 2014 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 2015 qui s'établit à 1 618 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 2015 ainsi que les prévisions des investissements sur l'horizon 2016 à 2018 (HQT-1, Document 1, p. 14).

Également, le Transporteur fait état de l'historique des investissements autorisés et réalisés au cours des années 2011 à 2013 (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 2015 s'élèvent à 390 M\$ et se répartissent comme suit :

#### Investissements 2015 en Maintien des actifs

<b>Actifs</b>	<b>Budget Projets &lt; 25 M\$ (M\$)</b>
<i>Appareillage</i>	161
<i>Automatismes</i>	68
<i>Lignes</i>	66
<i>Actifs de soutien</i>	67
<i>Télécommunications</i>	28
<b>Total</b>	<b>390</b>

Les investissements relatifs aux actifs de transport d'électricité (appareillage, automatismes, lignes) résultent de l'application de 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 70 M\$ pour l'année 2015.

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

**Investissements 2015 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>	10
<i>Fiabilité des équipements</i>	15
<i>Continuité de service</i>	22
<i>Qualité de l'onde</i>	7
<i>Durabilité des équipements</i>	8
<i>Recherche et développement</i>	7
<b>Total</b>	<b>70</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 2015 s'élèvent à 22 M\$ et se répartissent comme suit :

**Investissements 2015 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>	11
<i>Exigences de la NERC</i>	2
<b>Total</b>	<b>22</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 de la puissance au réseau de transport suivant les demandes des clients du Transporteur.

Les investissements planifiés dans cette catégorie en 2015 s'élèvent à 76 M\$. Ils se répartissent comme suit :

- Alimentation de la charge locale : 69 M\$
- Intégration de puissance : 7 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 2013 ET 2014**

Le Transporteur présente le suivi des interventions réalisées sur son réseau de transport en fonction du risque pour 2013 et 2014 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. 32 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 2015.

### **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 (charge locale et clients des services de transport de 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.

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

Le Transporteur dépose, en suivi de la décision D-2014-018, la mise à jour des informations relatives à la banque d'appareillage majeur (BAM), de la banque d'urgence lignes-pylônes et de la banque d'urgence lignes-conducteurs (BUL). Ainsi, il présente les quantités associées à ces banques.

## **3. RAPPORTS DES INTERVENANTS – COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR**

### **3.1. GRAME**

L'intervenant a produit auprès de la Régie un mémoire le 7 janvier 2015<sup>3</sup>. Les références qui suivent correspondent aux pages de ce mémoire.

À la page 7, l'intervenant mentionne :

*« Le Transporteur précise qu'il a volontairement fait la substitution des **investissements planifiés par ceux jugés plus urgents liés aux risques de défaillance des transformateurs de courant de modèle IH-765-13**, confirmant qu'il remet à plus tard des investissements qui étaient planifiés selon la Stratégie de gestion de la pérennité, et confirmant aussi que le Transporteur n'intervient pas selon sa Stratégie, mais en fonction des budgets disponibles et des urgences, le cas échéant.*

*Le GRAME est d'avis que, bien que le Transporteur doit procéder à ces investissements qu'il jugeait plus urgents, cette manière de procéder comporte des risques significatifs d'impacts sur les risques de défaillances des équipements de certaines catégories, bien qu'il soit impossible à court terme de pouvoir les évaluer correctement en utilisant par exemple les indices de performance. Par conséquent, le GRAME recommande de réévaluer la demande de maintien de la réallocation de 25 M\$ entre catégories, ce qu'il aborde à la prochaine section de son rapport.»*

En réponse, le Transporteur rappelle que la Stratégie fournit les grilles d'analyse du risque pour les actifs de transport (appareillage, automatismes et ligne) afin de suivre annuellement l'application de la Stratégie ainsi que ses résultats dont la Régie s'est déclarée satisfaite dans le passé.

---

<sup>3</sup> Pièce GRAME-I.

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 2013 et 2014. 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.

Les résultats de la figure 3 (HQT-1, Document 1, page 31) démontrent que le taux de risque évolue selon les prévisions simulées, et que partant, le Transporteur garde le cap sur le contrôle du niveau de risque planifié (pièce HQT-1, Document 1, section 4, p. 28 ss.).

Le Transporteur rappelle que les transformateurs de courant de modèle IH-765-13 représentaient, selon la Stratégie, un risque fort sur la grille d'analyse du risque des équipements d'appareillage. Les remplacements de ces transformateurs de courant correspondent à des interventions réalisées suite à un diagnostic (risque diagnostiqué) (dossier R-3855-2013, pièce HQT-2, Document 1, réponse R2.1).

De plus, les travaux 2012 et 2013 reportés pour intégrer les activités liées aux remplacements de ces transformateurs n'ont pas d'impact significatif sur les taux de risque constatés et prévus car le nombre d'équipements touchés par ces reports représente une fraction minime des quelque 126 000 équipements des postes reflétés sur les grilles (dossier R-3855-2013, pièce HQT-2, Document 1, réponse R2.3).

Le Transporteur précise que les investissements ainsi reportés devraient se réaliser dès que possible, soit en 2014 et 2015. Ces travaux sont d'ailleurs intégrés dans la planification des investissements pour l'année 2014 et 2015.

Les informations sur les actions qui ont été prises sont indiquées aux figures 1 et 2 (HQT-1, Document 1) dans le cadre du suivi des interventions en fonction du risque. Les informations sur les actions qu'il entend prendre pour l'année 2015 sont indiquées aux pages 17, 18 et 19 de la pièce HQT-1, Document 1. Le Transporteur prévoit effectuer, à l'instar des années antérieures, des interventions principalement sur les équipements à risque (c'est-à-dire les équipements à risque élevé, fort et moyen) suivant les grilles d'analyse du risque présentées aux tableaux 9, 11 et 13 de cette pièce.

Le Transporteur est d'avis que les grilles d'analyse du risque des actifs de transport ainsi que le suivi de l'évolution du taux de risque qui résultent de l'application de la Stratégie et qui sont fournis annuellement au soutien des investissements en Maintien des actifs permettent d'apprécier que les actions du Transporteur ont un impact réel.

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

À la page 9, l'intervenant mentionne :

*« Par conséquent, le GRAME recommande que la demande de réallocation jusqu'à concurrence de 25 M\$ soit approuvée à condition que celle-ci vise la réallocation d'investissements entres catégories, lorsque les budgets prévus ne s'avèrent plus nécessaires pour l'une de ces catégories.*

*Dans les cas où des investissements doivent être reportés, le GRAME propose d'établir un compte d'investissements reportés, associé directement au report d'investissements.*

*En parallèle, le GRAME recommande que le Transporteur soit autorisé à augmenter son budget de l'ordre de 25 M\$ pour parer à des situations d'urgence non-prévisibles associées à la pérennité de ses équipements. Le Transporteur devrait produire au dossier subséquent, le détail ou les projets individuels qui ont nécessité ce dépassement.»*

En réponse, le Transporteur souligne qu'il a répondu à une question de la Régie à cet effet (HQT-2, Document 1, R2.1 et R2.2) où il mentionne :

*« Quant à la réallocation perçue de 45 M\$ notée par la Régie en préambule, le Transporteur rappelle qu'il gère activement son plan d'investissements, et du fait, permet parfois une surutilisation des catégories d'investissement autorisées pour pallier les sous-investissements liés aux aléas qui peuvent survenir en cours d'année et croit essentiel de maintenir le cap pour atteindre au final les niveaux d'investissement justifiés et autorisés. Ainsi en cours d'année, compte tenu de l'évolution de cette surutilisation, des variations entre catégories de ses investissements de moins de 25 M\$ peuvent évoluer de façon à dépasser temporairement la limite permise de 25 M\$.*

*Le respect des limites permises de réallocation demeure une obligation importante du Transporteur et fait partie des divers paramètres de gestion de ce dernier. Pour ce faire, et en réponse aux impacts de sa stratégie de surutilisation, le Transporteur bonifiera ses outils de prévision pour soulever plus clairement tout écart intercatégorie excédant la limite de 25 M\$, lors des mises à jour de ses prévisions, afin de réagir le cas échéant.*

*Enfin, le Transporteur note, dans le suivi des coûts de la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité » que la hausse estimée est maintenant presque résorbée et à l'intérieur de la limite de 25 M\$, et du fait, ramène, tel qu'actuellement anticipé, la valeur de réallocation à l'intérieur des limites permises. »*

[...]

*« Dans le cadre de la préparation de la demande d'autorisation de son budget d'investissement, le Transporteur verra à fournir à la Régie les explications relatives aux réallocations de montants excédant 25 M\$ entre les catégories, le cas échéant, afin de l'informer de l'évolution anticipée de ces écarts tel qu'estimés à ce moment. À l'instar du traitement prévu pour les demandes d'investissement individuelles, la Régie pourra juger de la suffisance de ces explications et soulever toute question qu'elle jugera pertinente. »*

Le Transporteur rappelle qu'il justifie la réallocation de 25 M\$ entre les différences catégories pour les raisons suivantes :

- Elle donne une flexibilité dans la réalisation de ses projets ;
- Elle lui permet, en cas de report imprévu du démarrage de certains projets, d'optimiser ses activités en accélérant ou en anticipant le démarrage d'autres projets, qui n'appartiennent pas nécessairement aux mêmes catégories (R-3520-2003, HQT-1, Document 1, p. 13) ;
- Elle lui permet de pallier des situations urgentes pouvant être causées par des bris importants sur le réseau.

La réallocation permet également d'alléger le processus réglementaire. La Régie a autorisé annuellement une telle réallocation à maintes reprises, sans toutefois excéder le montant

total des investissements autorisés pour l'ensemble des catégories. En sus, il serait contre-productif d'encadrer cette flexibilité inhérente à la réallocation de sorte qu'elle devienne pour le Transporteur un « empêchement d'agir » ou un frein à ses activités.

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

À la page 11, l'intervenant mentionne :

*« Il est donc impossible de suivre l'évolution des investissements réels par sous-catégories, ce qui est une lacune importante dans les procédures mises en place pour déterminer les budgets et puis en assurer la correspondance réelle avec les investissements de l'année en cours. »*

*Le GRAME recommande d'adopter une méthode de suivi plus systématique permettant d'améliorer le suivi des investissements réalisés qui sont associés à des investissements de moins de 25 M\$. »*

En réponse, le Transporteur rappelle qu'il présente, suivant le cadre réglementaire (article 5 du Règlement et le Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité), les investissements réalisés par catégorie et non pas par sous-catégories comme le souhaite l'intervenant.

Le Transporteur explique qu'il ne peut fournir l'information découpée par type d'équipement car les systèmes de suivi saisissent plutôt l'information en fonction des portefeuilles (Maintien – Appareillage et Maintien – Automatismes) et non pas en fonction des équipements spécifiques visés.

Par le passé, l'information a pu être fournie en maintien d'automatismes, compte tenu du fait que la mise en œuvre de la Stratégie était réalisée au moyen de projets touchant exclusivement un type d'équipement à la fois, ce qui n'est généralement plus le cas (HQT-2, Document 1, R4.1).

Le Transporteur estime que l'affirmation selon laquelle il existe une lacune importante dans les procédures mises en place pour les investissements en maintien des actifs n'est pas justifiée eu égard à l'évolution du taux de risque.

Notamment en ce qu'elle est contraire au cadre réglementaire applicable, la proposition de l'intervenant devrait être rejetée.

À la page 15, l'intervenant mentionne :

*« La question de l'identification de ces coûts doit être soulevée à ce stade-ci, pour ceux qui n'impliquent pas une remise en état de site pour les fins du remplacement d'un actif. »*

*Le GRAME recommande à la Régie que cette question soit à l'étude au prochain dossier sur les investissements, afin de déterminer s'il y a lieu de considérer ces coûts à titre d'investissements de moins de 25 M\$, puisque qu'ils ne sont pas des coûts d'achat de combustibles, mais plutôt attachés à des déversements et des projets ponctuels individuels. »*

En réponse, le Transporteur mentionne que les préoccupations soulevées par l'intervenant dépassent le cadre du présent dossier. Soulignons également la similitude de cette section du mémoire de l'intervenant avec celui présenté au dossier R-3823-2012, pièce C-GRAME-0014, p. 21 à 33 et annexe 1 et qu'il y a lieu de distinguer les indicateurs de la performance environnementale, traités dans le cadre des demandes tarifaires, et les indicateurs de performance de la Stratégie.

Avec égards, la recommandation n'est pas utile notamment en ce que la Régie s'est prononcée à l'égard des pratiques comptables pertinentes à la remise en état de sites ou « réhabilitation des sites », selon l'expression du GRAME, dans la décision D-2011-039, paragraphe 119, quant aux sites associés aux actifs remplacés et dans la décision D-2014-035, paragraphe 412 quant à la remise en état de sites visés par une cessation prévue des activités de transformation. La Régie examine par ailleurs certaines charges liées à l'environnement dans le cadre des dossiers tarifaires.

Enfin, le Transporteur souligne à nouveau qu'il se conforme aux lois environnementales et que la Régie n'a pas pour responsabilité de se substituer aux autorités chargées de leur application.

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

### **3.2. SÉ-AQLPA**

L'intervenant a produit auprès de la Régie un rapport le 7 janvier 2015<sup>4</sup>. Les références qui suivent correspondent aux pages de ce mémoire.

À la page 4, l'intervenant mentionne :

*« RECOMMANDATION NO. 2-1 :*

*Nous recommandons à la Régie de l'énergie de prendre acte de l'évolution du risque « le plus élevé » associé aux équipements d'appareillage (électrique et mécanique) et aux équipements civils. L'analyse de l'évolution du risque « le plus élevé » de ces catégories d'équipements confirme que ce risque n'est pas stabilisé.*

*Par niveau de risque « le plus élevé », nous désignons les cas où l'impact de survenance du risque et la probabilité de risque sont d'au moins de niveau 7, selon la matrice de risque d'Hydro-Québec TransÉnergie.*

*Ce niveau de risque « le plus élevé » semble en effet représenter un meilleur indicateur de l'évolution du risque futur que celui retenu par le Transporteur qui associe les impacts de 4 aux probabilités de 5 et plus, les impacts de 5 et 6 aux probabilités de 4 et plus, des impacts de 7, 8 et 9 aux probabilités de 3 et plus. »*

En réponse, le Transporteur souligne que les données relatives au risque total et aux équipements totaux du tableau 2.1 du rapport de l'intervenant ne correspondent pas aux données présentées par le Transporteur dans sa preuve.

---

<sup>4</sup> Pièce SÉ-AQLPA – 1, Document 1. Le Transporteur prend acte de la recommandation 3-1 de l'intervenant d'approuver le budget des investissements de 390 M\$ en maintien des actifs pour 2015.

Les données du tableau 2.2, 3 et 4 du rapport de l'intervenant se rapportent à celles des grilles d'analyse de risque du Transporteur pour les **équipements considérés à risque élevé**.

Le Transporteur rappelle que chaque équipement évalué est comptabilisé dans la grille d'analyse du risque à l'intersection de sa cote de probabilité et de sa cote d'impact. La Stratégie prévoit l'inclusion de tous les équipements dans la grille, c'est-à-dire l'élimination du risque zéro (R-3778-2011, HQT-2, Document 1, p. 8 ; voir aussi R-3641-2007, HQT-2, Document 2, p. 6-7).

La zone « en rouge » des équipements cotés de 63 à 81 de cette grille est considérée à **risque élevé** (R-3670-2008, pièce HQT-2, Document 1, p. 59). La grille d'analyse du risque des équipements d'appareillage (électrique et mécanique) et des ouvrages civils présente le nombre d'équipements considérés à risque élevé et le pourcentage de ceux-ci sur le total des équipements de la grille. Le Transporteur souligne que ce pourcentage actuellement à 0,4 % selon le tableau 9 de la pièce HQT-1, Document 1 est demeuré stable depuis le dossier R-3707-2009. Ce pourcentage tient compte du nombre d'équipements considérés à risque élevé par rapport au total des équipements de la grille.

Par ailleurs, le **taux de risque** est un indicateur qui permet de quantifier le risque de l'ensemble des équipements tout en tenant compte de la répartition de ceux-ci dans la grille. Le Transporteur considère que ce taux de risque n'est pas encore stabilisé, comme il l'a mentionné à la pièce HQT-2, Document 3, réponse 1-6a.

Soulignons que la Régie, dans sa décision D-2012-012 (par. 111) note que le taux de risque planifié évolue comme prévu. Le niveau de risque augmentera au cours des prochaines années, puisque des équipements vieillissants seront sujets à plus de pannes.

L'introduction de l'indicateur proposé par l'intervenant, soit le niveau de risque « *le plus élevé* », ne vise que 0,4 % de l'ensemble des équipements d'appareillage (électrique et mécanique) et des équipements civils de la grille et ne permet pas de quantifier le risque de l'ensemble de ces équipements qui correspond à un taux de risque de 7 selon le tableau 9 de la pièce HQT-1, Document 1.

Avec égards, cette recommandation de l'intervenant devrait être rejetée et le Transporteur souligne qu'elle semble contraire à la décision D-2014-187, paragraphe 15, selon laquelle la Régie estime que la remise en cause des paramètres de la Stratégie n'est pas pertinente à l'analyse de la présente demande.

Aux pages 5 et 6, l'intervenant mentionne :

*« RECOMMANDATION NO. 2-2 :*

*Nous recommandons à la Régie de l'énergie de prendre acte que, selon la définition du risque « le plus élevé », celui-ci n'affecte pas les équipements d'automatismes.*

*[...]*

*RECOMMANDATION NO. 2-3 :*

*Nous recommandons à la Régie de l'énergie de prendre acte de l'évolution du risque « le plus élevé » associé aux composants des lignes aériennes qui, depuis deux dossiers, est nul. Ce risque est donc stabilisé et nous remettons donc en question l'affirmation du Transporteur à l'effet contraire. »*

*Tel que mentionné, le risque « le plus élevé » constituerait un meilleur indicateur de l'évolution du risque futur que celui retenu par le Transporteur qui associe les impacts de 4 aux probabilités de 5 et plus, les impacts de 5 et 6 aux probabilités de 4 et plus, des impacts de 7, 8 et 9 aux probabilités de 3 et plus. »*

En réponse, en sus des commentaires qui précèdent, le Transporteur souligne que la grille d'analyse du risque des **équipements d'automatismes** présente le nombre d'équipements considérés à risque élevé et le pourcentage de ceux-ci sur le total des équipements de la grille. Le Transporteur souligne que ce pourcentage est demeuré à 0 % depuis janvier 2008 et qu'il tient compte du nombre d'équipements considérés à risque élevé par rapport au total des équipements de la grille.

La grille d'analyse du risque des **composants des lignes aériennes** présente également le nombre d'équipements considérés à risque élevé et le pourcentage de ceux-ci sur le total des équipements de la grille. Le Transporteur souligne que ce pourcentage est demeuré à 0 % depuis janvier 2010 et tient compte du nombre d'équipements considérés à risque élevé par rapport au total des équipements de la grille.

Le taux de risque des composants des lignes aériennes, initialement à 8,3 en janvier 2010, a varié jusqu'à 8,7 en janvier 2013 et fléchi à 8,3 en janvier 2014. L'affirmation de l'intervenant, selon laquelle le risque est « stabilisé », est par conséquent non fondée.

L'introduction de l'indicateur proposé par l'intervenant, soit le niveau de risque « le plus élevé », ne vise qu'un pourcentage quasi nul de l'ensemble des composants des lignes aériennes de la grille et ne permet pas de quantifier le risque de l'ensemble de ces composants qui correspond au taux de risque de 8.3 en janvier 2014.

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

À la page 19, l'intervenant mentionne :

*« RECOMMANDATION NO. 4-1 :*

*Nous recommandons à la Régie de l'énergie de prendre acte du fait que le niveau global des investissements totaux en maintien des actifs (tant inférieurs que supérieurs à 25 M\$) apparaît généralement satisfaisant par rapport à l'évolution de la courbe de risque. La situation semble globalement sous contrôle et il n'apparaît aucun problème sérieux à l'horizon de sorte que nous recommandons à la Régie de maintenir sa décision de reporter le bilan de la stratégie de gestion de la pérennité en 2017.*

*Le fait que les besoins en investissements de maintien des actifs semblent destinés à croître fortement au cours de la prochaine décennie ne semble pas nécessiter une accélération de ces investissements eux-mêmes à des fins de lissage dans le temps. (Ce qui n'exclut pas qu'un lissage tarifaire dans le temps puisse être souhaitable, en prenant en compte d'avance dans la base de tarification une provision pour investissements futurs, réduisant ainsi le choc tarifaire à venir, comme nous l'avons déjà proposé au dossier R-3903-2014). »*

En réponse, le Transporteur mentionne qu'il ne partage pas les opinions ou démonstrations contenues au rapport tout en prenant acte du fait que cet intervenant ne remet pas en question la date de dépôt du bilan de la Stratégie par le Transporteur déjà décidée par la Régie pour l'année 2017.



La recommandation d'inclure, dans la base de tarification, une provision pour des investissements futurs dépasse le cadre de cette audience et devrait être rejetée<sup>5</sup>.

À la page 22, l'intervenant mentionne :

« RECOMMANDATION NO. 5-1 :

*Nous recommandons à la Régie de l'énergie de l'énergie, dans sa cause d'investissements de 2016 du Transporteur, de continuer son suivi quant à la suffisance des stocks d'équipements majeurs de TransÉnergie (et parallèlement, dans la cause tarifaire 2016 du Transporteur, de continuer son suivi déjà prévu quant à la qualité des indicateurs de continuité de service qui lui sont fournis), de manière à bien s'assurer que la diminution apparente des montants associés à la banque d'appareillage n'ait pas d'impact sur l'indice de continuité du service. »*

En réponse, le Transporteur rappelle qu'il dépose, conformément à la décision D-2014-018 (par. 35) de la Régie, la mise à jour des informations relatives à la BAM et à la BUL, tant que des quantités y seront associées.

La recommandation de suivi quant à la suffisance des stocks d'équipements majeurs dépasse le cadre de la présente audience. Elle est de plus contraire à la demande de la Régie, dans sa décision précitée, d'expliquer dans le cadre du prochain dossier tarifaire divers éléments relatifs au fonds de roulement d'équipements stratégiques (FDR). Le Transporteur a donné suite à cette demande à la pièce HQT-3, Document 1, p. 10-11 de la demande tarifaire 2015, dossier R-3903-2014.

Le Transporteur souligne qu'il n'y a pas de corrélation directe ou de lien, tel que semble le soumettre l'intervenant, entre la valeur du FDR et l'indice de continuité du service.

Avec égards, la recommandation de l'intervenant devrait être rejetée.

## CONCLUSION

*La Demande d'autorisation du budget des investissements pour l'année 2015 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 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.

---

<sup>5</sup> Soulignons que le Transporteur a demandé le rejet de cette même proposition, formulée par SÉ-AQLPA dans le cadre de la demande tarifaire 2015, R-3903-2014, HQT-15, Document 1, p. 51-52.