

Réplique du Transporteur

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO : R-3904-2015

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**

RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR

INTRODUCTION

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu les argumentations des intervenants le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (« GRAME ») et Stratégies Énergétiques et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« SÉ-AQLPA ») dans ce dossier.

En conformité avec la lettre procédurale du 26 novembre 2014, le Transporteur offre à la Régie de l'énergie (la « Régie ») sa réplique aux arguments des intervenants.

RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR

Aspects généraux

Le Transporteur réitère que la preuve documentaire produite en appui à sa demande est complète, probante et contient toutes les informations réglementaires requises selon la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi »), le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* (le « Règlement ») et le *Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité* (Chapitre 2) ainsi que les suivis spécifiques découlant de décisions antérieures de la Régie.

La demande s'inscrit dans le cadre des grandes orientations stratégiques du Transporteur, soit celles d'assurer la qualité du service de transport d'électricité, d'accroître la capacité du réseau pour répondre aux besoins de ses clients et de le rendre encore plus performant.

Le présent dossier, à l'instar de ceux qui l'ont précédé, repose sur la prémisse incontournable que le Transporteur doit et prévoit investir des sommes importantes pour assurer le développement et la pérennité de ses installations afin de continuer à répondre aux exigences de qualité et de fiabilité de ses clients, ainsi qu'à la croissance de leurs besoins.

Le Transporteur intègre à sa gestion des projets d'investissements de nombreux suivis qui se retrouvent notamment à son rapport produit annuellement à la Régie selon la Loi.

Or, des demandes sont néanmoins faites pour la mise en place de nouveaux suivis ou le développement des suivis en cours¹.

Le Transporteur est en profond désaccord avec de telles demandes qui sont à contre-courant des efforts d'efficacité, d'efficience ainsi que de l'approche d'allégement réglementaire préconisée par le Transporteur.

Le concept d'efficience du processus réglementaire est un aspect fondamental de la réglementation du Transporteur. De l'avis du Transporteur, ce concept s'incarne notamment dans les suivis qui découlent des décisions de la Régie. La mise en place de tout suivi implique des ressources humaines et matérielles dont les coûts sont ultimement assumés par la clientèle du Transporteur par le biais des tarifs. La mise en place d'un nouveau suivi doit, de l'avis du Transporteur, se justifier par un besoin manifeste qui, à la suite d'une démonstration probante, exige de façon incontestable ce nouveau suivi. En l'espèce, considérant l'absence de telles démonstrations probantes, les demandes pour la mise en place de nouveaux suivis ou le développement des suivis en cours doivent être rejetées.

En conformité avec la décision D-2012-012, le Transporteur réitère qu'il fera le point à l'égard des résultats de l'application de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs (la « Stratégie ») par le dépôt, dans le cadre de sa demande d'autorisation du budget des investissements pour l'année 2017 pour ses projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$, d'un second bilan de son application. Cette approche incarne l'efficience et l'allégement 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 son déploiement.

Le Transporteur réitère les commentaires qu'il a formulés dans son argumentaire (pièce HQT-3, Document 1, page 8 ss.) à l'égard des rapports du GRAME et SÉ-AQLPA et réplique plus spécifiquement à certains aspects de l'argumentation du GRAME et SÉ-AQLPA.

Réplique au GRAME

Au paragraphe 24 de son argumentaire², l'intervenant mentionne :

¹ À titre d'exemple voir le paragraphe 9 de l'argumentaire du GRAME.

² *Argumentation du GRAME*, en date du 6 février 2015, page 6, pièce C-GRAME-0015.

« 24. *Tel que souligné aux pages 20 à 22 du mémoire du GRAME, on peut se questionner sur le type d'intervention associée à chacune de ces catégories et sur le mode de classement de celles-ci. Ainsi, le GRAME maintient sa recommandation telle que formulée dans son mémoire:*

"Le GRAME recommande que soit clarifié le type d'intervention associée, de même que leur mode de classement, pour chacune des trois catégories de l'appareillage principal, soit les interventions selon la stratégie de gestion de la pérennité, les interventions selon un diagnostic d'état local et les interventions pour raison autre." »

En réplique, le Transporteur réfère à ses réponses déjà fournies à l'intervenant concernant les interventions selon la Stratégie, les interventions selon un diagnostic local et les interventions pour raison autre, tel que décrit à la pièce HQT-2, Document 2, aux réponses R3.1 à R3.3 (page 11 et suivantes).

Avec égards, la recommandation de l'intervenant dépasse le cadre réglementaire auquel le Transporteur est assujéti en ce qui a trait aux investissements dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$, qui prévoit qu'il doit justifier ses investissements et en rendre compte par catégorie et non par projet (investissement) pris individuellement.

De plus, dans un passé récent, la Régie s'est dite satisfaite du niveau de détail des informations déposées par le Transporteur en suivi de la Stratégie et le juge conforme à ses décisions D-2012-012 et D-2013-049 (voir la D-2014-018, paragraphe 43).

En conclusion de son argumentaire, l'intervenant mentionne :

« Conclusion

25. De manière globale, le GRAME soumet que les investissements nécessaires à la réduction des risques de défaillance et les coûts réels des défaillances survenues doivent faire l'objet de suivis pour s'assurer que la Stratégie de pérennité réduise les coûts globaux résultant de ces risques.

26. Pour cette raison, le GRAME recommande fortement de modifier la méthode de réallocation des coûts entre catégories et recommande également la recherche d'une méthode de suivi des coûts réels par catégorie.»

En réplique³, le Transporteur rappelle que la Stratégie vise à maintenir la qualité du service de transport tout en limitant les investissements à un niveau acceptable. La Stratégie 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. Elle permet d'identifier les projets prioritaires à la lumière de ces risques et d'utiliser de façon optimale les ressources humaines et financières disponibles au Transporteur (voir HQT-1, Document 1, page 6).

Les motifs présentés par le GRAME à l'appui de sa demande de modification de la méthode de réallocation entre les catégories d'investissement sont sans fondement. Notamment, il ne

³ Le Transporteur réitère également les commentaires qu'il a formulés dans son argumentation (pièce HQT-3, Document 1, pages 9, 10 et 11) à l'égard du mémoire du GRAME.

démontre aucun lien entre la modification de cette méthode et une éventuelle atténuation du report d'investissements planifiés.

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

Réplique à SÉ-AQLPA

Aux pages 9 et 10 de son argumentaire, l'intervenant mentionne :

« En soulignant, à sa recommandation 2-1 que TransÉnergie n'a pas stabilisé le risque « le plus élevé » associé aux équipements d'appareillage (électrique et mécanique) et aux équipements civils, SÉ-AQLPA soumettent humblement apporter au dossier une « plus-value » qui, ils espèrent, aidera le Tribunal à mieux évaluer les besoins d'interventions en maintien des actifs. [...]

La prise en compte du risque « le plus élevé » que nous soumettons ici ne constitue d'ailleurs pas une remise en question de la Stratégie mais un ajout ponctuel visant à bonifier sa mise en œuvre annuelle. [...]

Ce que nous proposons et ce que TransÉnergie fait déjà, ce sont deux démarches complémentaires, toutes deux utiles, permettant d'agir selon plusieurs niveaux de priorité. »

Le Transporteur réitère les commentaires qu'il a formulés dans son argumentation (pièce HQT-3, Document 1, aux pages 12 à 14) à l'égard du rapport de SÉ-AQLPA.

Le Transporteur rappelle que la Stratégie, reposant sur la gestion des risques, permet notamment d'identifier les projets prioritaires à la lumière de ces risques et d'utiliser de façon optimale les ressources humaines et financières (voir HQT-1, Document 1, page 6).

Le Transporteur ne saisit pas le bien-fondé de la « prise en compte » du risque « le plus élevé » comme moyen de bonifier la mise en œuvre annuelle de la Stratégie, puisque ce niveau de risque ne vise que 0,4 % de l'ensemble des équipements d'appareillage (électrique et mécanique) et des équipements civils de la grille présentée au tableau 9 de la pièce HQT-1, Document 1.

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

Au paragraphe 17 de son argumentaire, l'intervenant mentionne :

« 17 - Hydro-Québec TransÉnergie, dans son argumentation du 30 janvier 2015 (B-0021, HQT-4, Doc. 1), ne commente pas les recommandations de la section 3 du rapport CSÉ-AQLPA-0009, SÉ-AQLPA-1, Doc. 1, de Messieurs Jean-Claude Deslauriers et Jacques Fontaine. SÉ-AQLPA appuient ces recommandations »

À titre de rappel, le chapitre 3 du rapport produit par l'intervenant du 7 janvier 2015⁴ traite de l'évolution des investissements prévus en maintien des actifs pour les projets du Transporteur. Ce chapitre culmine avec des recommandations « d'approuver le budget des investissements en maintien des actifs d'Hydro-Québec TransÉnergie de 390 M\$ pour

⁴ Pièce SÉ-AQLPA – 1, Document 1.

l'année 2015 » et « de revoir le cadre réglementaire [...] puisque 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. »

Le Transporteur a pris et prend acte de la recommandation de l'intervenant d'approuver la demande présentée portant sur un budget des investissements de l'ordre de 390 M\$ en maintien des actifs pour 2015, et ce sans toutefois adhérer aux propos contenus dans le rapport soumis par l'intervenant. Voir à cet effet, notamment, la note 4 de bas de page 12 de l'argumentation du Transporteur.

En ce qui concerne les arguments de l'intervenant concernant le « cadre réglementaire », le Transporteur constate que l'intervenant n'a visiblement pas considéré les pages 3 et 4 de l'argumentation du Transporteur (HQT-3, Document 1) qui sont ici réitérées.

Avec égards, les propos de l'intervenant quant au cadre réglementaire applicable à la présente demande devraient être rejetés.

En ce qui concerne les arguments de l'intervenant qui se trouvent aux paragraphes 21 et suivants de son argumentaire; le Transporteur réitère les commentaires qu'il a formulés dans son argumentation (pièce HQT-3, Document 1, aux pages 14 et 15) à l'égard du rapport de SÉ-AQLPA, tout en soulignant à nouveau que la Stratégie permet d'utiliser de façon optimale les ressources humaines et financières disponibles au Transporteur pour réaliser ses objectifs d'investissements pour l'année 2015.

CONCLUSION

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 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 et de rejeter les arguments des intervenants.

Le tout respectueusement soumis.