

Hydro-Québec Transénergie

(ci-après nommé le «Transporteur»)

Demandeur

et

**Groupe de recherche appliquée en
macroécologie (GRAME)**

Intervenant

<p>ARGUMENTATION DU GRAME</p>

AU SOUTIEN DE SON ARGUMENTATION, LE GRAME SOUMET RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT À LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE :

Introduction

1. Bien que de nombreuses lois et règlements en matière de protection de l'environnement encadrent les activités d'Hydro-Québec dans le cadre de l'exploitation de son réseau de transport, c'est la Régie de l'énergie qui a la compétence et le pouvoir de rendre des décisions en amont et d'autoriser les investissements en pérennité du Transporteur.¹
2. Les représentations du GRAME au présent dossier s'inscrivent dans une optique de développement durable et visent plus spécifiquement les investissements en Maintien des actifs, ne générant pas de revenus additionnels pour le Transporteur.
3. Le GRAME aborde dans son rapport les investissements et les coûts associés à la pérennité des équipements du Transporteur, incluant les coûts résultant de défaillances, le suivi de la Stratégie de pérennité du Transporteur étant important afin de s'assurer de la réduction des risques environnementaux ayant un impact à la fois sur l'environnement et sur les coûts de transport d'électricité.

¹Art. 73, *Loi sur la Régie de l'énergie*, L.R.Q., c. R-6.01

I. Investissements ne générant pas de revenus additionnels

1.1 Investissements en Maintien des actifs

-Demande de maintien de la réallocation de 25 M\$ entre les catégories

4. Aux sections 1.1.1 (Approbation des budgets) et 1.1.2 (Demande de maintien de la réallocation de 25 M\$ entre catégories) de son rapport, le GRAME recommande principalement à la Régie de réévaluer la demande de maintien de la réallocation de 25 M\$ entre catégories.

5. Les raisons à l'origine de cette demande sont que le Transporteur procède à la substitution des investissements planifiés par des investissements jugés plus urgents non planifiés dans l'année courante et qu'il reporte des investissements planifiés qui sont utiles aux fins de la stratégie de pérennité de ses équipements.

6. Par exemple, concernant le report des investissements pour les transformateurs de courant de modèle IH-765-13, le GRAME constate avec satisfaction que le Transporteur prévoit les réaliser dès que possible, soit en 2014 ou 2015². Toutefois, une solution à la pièce ne règle pas systématiquement la question du report d'investissements planifiés résultant du transfert de budgets entre catégories.

7. Malgré la justification du Transporteur en réponse à la demande de renseignements no. 1 de la Régie³, reproduite dans son argumentation finale⁴, le GRAME maintient ses constats à l'effet que la réallocation concernant la catégorie *Maintien des actifs* s'explique par le déplacement d'activités et que la mise à jour des coûts ne correspond pas à une réduction des besoins en investissements.

8. Les objectifs poursuivis par le GRAME sont d'éviter de créer des écarts de rendement lorsque le Transporteur reporte des investissements et d'éviter de reporter des investissements planifiés lorsqu'ils sont toujours nécessaires. Par conséquent, le GRAME maintient ses recommandations que l'on retrouve en page 9 de son mémoire:

«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 entre 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.

²B-0021, HQT-3, doc. 1, Argumentation du Transporteur, p. 11: 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.

³ B-0011, HQT-2, doc. 1, R 2.1 et 2.2

⁴B-0021, HQT-3, doc. 1, Argumentation du Transporteur, p. 10

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.»⁵

-Appareillage, Suivi des investissements par catégorie ou sous-catégorie d'équipements

9. À la section 1.1.3 de son rapport (Maintenance des actifs: les sous-catégories d'équipements), le GRAME constate que le Transporteur ne fournit pas à la Régie les investissements réels de manière découpée par type d'équipements, et l'objectif visé par la recommandation du GRAME consiste à mettre en place un suivi des budgets par catégorie d'équipements, ainsi que de comprendre comment la réduction des budgets par catégorie affecte les budgets associés aux équipements.

10. La question de la détermination des investissements à l'aide de simulations devrait aussi être mise en perspective puisque les interventions sur ces équipements et leur correspondance budgétaire sont déterminées à l'aide de simulations sans égard au fait que certains remplacements seront réalisés dans des projets d'un coût inférieur à 25 M\$, ou pour d'autres projets d'un coût supérieur à 25 M\$⁶.

11. Ainsi, dans la demande d'autorisation de budget du présent dossier, on constate un problème de différenciation entre les coûts réels associés aux projets d'un coût inférieur à 25 M\$ et ceux des projets d'un coût supérieur, pour lesquels une demande d'approbation d'investissement sur une base individuelle est requise par le cadre réglementaire.⁷

12. Le Transporteur explique ainsi la raison pour laquelle l'information ne peut être fournie de manière précise:

«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 (Maintenance – Appareillage et Maintenance – Automatismes) et non pas en fonction des équipements spécifiques visés.

Par le passé, l'information a pu être fournie en maintenance d'automatismes, compte tenu du fait que la mise en oeuvre 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).»⁸

⁵ C-GRAME-0011, p. 9

⁶ B-0011, HQT-2, doc. 1, p. 7, R. 4.1

⁷ Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie (L.R.Q., c. R-6.01, r. 2, art. 1, par. 1, a)

⁸ B-0021, HQT-3, doc. 1, Argumentation du Transporteur, p. 11

13. Ainsi, le GRAME recommande l'adoption d'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\$⁹, cette méthode de suivi devant toutefois faire l'objet de discussions au prochain dossier portant sur les investissements afin de tenir compte des contraintes du Transporteur concernant le découpage des investissements pas type d'équipements qu'il énonce dans son argumentation.

-Maintenance des actifs / Évaluation des résultats et indicateurs de performance

14. Dans la décision D-2014-187, la Régie énonçait que l'application de la Stratégie de gestion fera en sorte que les résultats futurs illustrés par les indicateurs démontreront que cette mise en œuvre a effectivement permis la réduction des risques de pérennité des équipements du Transporteur:

«[14] Dans un premier temps, la Régie rappelle qu'elle a conclu, dans sa décision D-2012-0124, que l'application de la Stratégie de gestion de la pérennité (la Stratégie) permettait d'assurer la pérennité des actifs du Transporteur et de répartir dans le temps les interventions et les investissements de façon à assurer un impact tarifaire acceptable. Elle a aussi conclu qu'il fallait suivre son application et ses résultats à chaque demande d'autorisation du budget d'investissements annuels. Par ailleurs, elle a accepté la proposition du Transporteur de refaire un bilan de l'application de sa Stratégie en 2017.»¹⁰

15. Le GRAME soumet que plus d'informations et de données seront nécessaires dans les années à venir pour être en mesure de suivre l'application de la Stratégie.

16. À la section 1.1.4 de son rapport portant sur l'Évaluation des résultats et les indicateurs de performance, le GRAME pose la question à savoir si le Transporteur identifie ses coûts de réhabilitation au titre de projets de moins de 25 M\$, ou s'il attribue ces coûts à ses achats de combustible, inclus dans le fonds de roulement annuel pour le Transporteur¹¹, comme le fait le Distributeur en l'incluant dans les coûts afférents à l'achat et l'utilisation des carburants.

17. À cet égard, le GRAME ne fait pas référence, comme le mentionne le Transporteur en page 12 de son argumentation¹², aux coûts de réhabilitation de sites qui sont visés par les pratiques comptables associées aux décisions D-2011-039 (paragraphe 119), quant aux sites associés aux actifs remplacés, ni à ceux visés par la décision D-2014-035 (paragraphe 412) quant à la remise en état de sites visés par une cessation prévue des activités de transformation, mais aux autres coûts de remise en états liés à des déversements accidentels.

⁹ C-GRAME-0011, p. 11

¹⁰ D-2014-187, par. 14

¹¹ R-3905-2014, B-0021, BASE DE TARIFICATION PROJETÉE 2015 (en milliers de \$), p. 3.

¹² B-0021, HQT-3, doc. 1, Argumentation du Transporteur, p. 12

18. Le GRAME maintient la recommandation suivante que l'on retrouve en page 25 de son rapport:

« 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.»¹³

1.2 Investissements en Respect des exigences

19. À la section 1.2 de son mémoire, le GRAME souligne les écarts constatés entre les budgets et les investissements réalisés en respect des exigences depuis 2012.¹⁴

20. Considérant que les écarts réels sont présentés lors de la demande d'investissement 2016 par le Transporteur, le GRAME recommande l'approbation d'un budget de 22 M\$ en Respect des exigences.

1.3 Investissements en Maintien et Amélioration de la qualité du service

21. Le GRAME aborde à la section 1.3.1 de son rapport le Projet de surveillance des transformateurs de puissance du Transporteur¹⁵, et conclut en une volonté du Transporteur d'assurer une surveillance de ces équipements à risque, en prolongeant leur durée d'utilité tout en diminuant les risques de bris et de déversements. Le GRAME recommande l'approbation d'un budget de 70 M\$ pour le maintien et l'amélioration de la qualité du service.

II. Suivi des interventions en fonction du risque

22. Le Transporteur indique que les différences entre les pourcentages des interventions pour l'Appareillage réalisées en 2013¹⁶ et ceux estimés au dossier R-3855-2013¹⁷ impliquent le report d'interventions prévues selon la stratégie de gestion de la pérennité, mais le GRAME note une augmentation de 5% des interventions pour «Raison autre».¹⁸

¹³ C-GRAME-0011, p. 25

¹⁴ C-GRAME-0011, p. 18

¹⁵ C-GRAME-0011, p. 18-20

¹⁶ R-3904-2014,B-0004, HQT-1, doc. 1, Figure 1, p. 29

¹⁷ R-3855-2013, B-0004, HQT-1, doc.1, figure 1, p. 28

¹⁸ R-3855-2013, B-0004, HQT-1, doc.1, figure 1, p. 28 et R-3904-2014,B-0004, HQT-1, doc. 1, Figure 1, p. 29

23. La réponse 8.1 du Transporteur à la demande de renseignements no. 1 de la Régie semble plutôt indiquer une réallocation de la main-d'œuvre «pour des travaux devant être réalisés en urgence, comme le remplacement de transformateurs de modèle IH-765-13»¹⁹.

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.»²⁰

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.

27. Quant à ses autres recommandations rendues au présent dossier, le GRAME demande à la Régie d'en tenir compte dans une optique de développement durable.

LE TOUT, respectueusement soumis.

Le 6 février 2015.

(s) Geneviève Paquet

Geneviève Paquet, avocate
Procureure pour le GRAME

¹⁹ B-0011, HQT-2, doc. 1, R. 8.1

²⁰ C-GRAME-0011, p. 22