

Par courriel, dépôt électronique et poste

Le 31 août 2015

M^e 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,
4^e étage
Montréal (Québec) H2Z 1A4
Tél. : 514 289-2211, poste 6925
Télééc. : 514 289-2007
C. élec. : frechette.yves@hydro.qc.ca

OBJET : Demande d'autorisation du budget des investissements 2016 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars
Votre dossier : R-3935-2015
Notre dossier : R050916 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 (« SE-AQLPA »).

La somme des budgets de participation déposés s'établit à 27 k\$, comparativement à des frais réclamés totalisant 22 k\$ lors de la demande du budget des investissements 2015 (dossier R-3904-2014), lesquels furent octroyés à 14 k\$ par la décision D-2015-066. Par ailleurs, dans la demande du budget des investissements 2014 (dossier R-3855-2013), les frais réclamés furent octroyés à 17 k\$ par la décision D-2014-018. Dans ces circonstances, les budgets déposés paraissent élevés.

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.

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.*

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.

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 d'allégement du processus réglementaire, de gestion efficiente de l'instance et ultimement de réduction des coûts de la réglementation. En outre, il estime qu'il serait inapproprié d'importer, dans la présente demande, des sujets traités dans d'autres dossiers en cours devant la Régie.

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.

2. Commentaires spécifiques

GRAMÉ

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

- **Suivi des investissements autorisés et réalisés²**

Le GRAMÉ constate des variations entre les budgets autorisés et les coûts réels. Or, le Transporteur justifie annuellement les écarts entre les investissements autorisés et réalisés comme il l'a fait dans le cadre des dossiers antérieurs. L'écart de 47 M\$ en 2015, mentionné par l'intéressé dans la catégorie *Maintien des actifs*, est tiré du portrait global des investissements (projets de plus de 25 M\$ et projets de moins de 25 M\$). Le présent dossier vise les projets de moins de 25 M\$ qui reflète, pour la catégorie *Maintien des actifs*, un écart réel de 2 M\$ pour 2014, ainsi qu'un écart estimé de 2 M\$ pour 2015, sur la base de prévisions établies au 30 avril 2015. De plus, la question des écarts de rendement est sans rapport avec ce sujet et dépasse le cadre du présent dossier.

Par ailleurs, le GRAMÉ prévoit questionner le Transporteur sur les raisons pour lesquelles les interventions pour des « raisons autres » à l'égard des Automatismes se maintiennent au niveau de 38 %. Dans le cadre du suivi des interventions en

² Demande d'intervention du GRAMÉ, 24 août 2015, paragraphes 13 et ss.

fonction du risque, le Transporteur a déjà fourni toutes les explications relatives aux interventions réalisées et estimées en Automatismes, notamment celles pour « raisons autres » à la pièce HQT-1, Document 1, page 33. Comme l'intéressé ne semble que vouloir rechercher des informations et ne fait état d'aucune conclusion, il n'y a conséquemment pas lieu de débattre de ce sujet dans le présent dossier.

- **Investissements ne générant pas de revenus additionnels³**

Les investissements relatifs aux actifs de transport d'électricité découlent essentiellement de l'application de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur (la « Stratégie »). Contrairement à l'affirmation du GRAME, le Transporteur n'a pas modifié la Stratégie. Cette dernière continue de cibler les équipements considérés à risque.

À l'instar des dossiers antérieurs, le Transporteur continue d'appliquer la Stratégie comme le montrent les figures 1 et 2 (HQT-1, Document 1, pages 32 et 33). Ainsi, les affirmations du GRAME quant à l'identification des équipements à remplacer sont non fondées.

Conformément à la décision D-2012-012, le Transporteur déposera un bilan de l'application de la Stratégie lors de la demande d'autorisation du budget des investissements 2017. Le Transporteur considère qu'il est prématuré d'envisager toute autre méthode parallèle avant le dépôt de ce bilan. Tout débat à ce sujet devrait être exclu du présent dossier.

En rapport avec le constat de l'intéressé relatif aux montants par catégorie, le Transporteur souligne que les investissements de la catégorie *Maintien des actifs* sont déjà présentés par type d'actifs au tableau 8 à la pièce HQT-1, Document 1, page 16. Les investissements de la catégorie *Maintien et amélioration de la qualité du service* sont présentés par élément déclencheur au tableau 17 de cette même pièce à la page 25.

Le Transporteur estime que les représentations du GRAME sont sans fondement et les conclusions recherchées sans objet.

- **Respect des exigences⁴**

L'examen souhaité par le GRAME de l'état d'avancement des projets d'installation de bassins de récupération d'huile et leur impact potentiel sur la réduction des coûts de récupération de fuites dépasse le cadre du dossier.

L'examen des coûts relatifs aux projets de remise en état à la suite d'événements (déversements) survenant dans l'année courante ainsi que la méthode de récupération de ces coûts dépassent également le cadre du dossier.

³ *Id.*, paragraphes 21 et ss.

⁴ *Ibid.*, paragraphes 28 et 29.

Le Transporteur s'en remet à la Régie quant à la pertinence d'accepter la demande d'intervention de l'intéressé. Dans le cas où la Régie accueille cette demande, il demande de circonscrire la participation de l'intéressé afin que le cadre d'analyse de la demande du Transporteur soit respecté.

SÉ-AQLPA

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

- **Sous-réalisation des budgets d'investissements en maintien des actifs et explication des écarts et transferts entre les budgets autorisés de différentes catégories⁵**

SÉ-AQLPA constate une sous-réalisation des budgets d'investissement. Le Transporteur réitère les mêmes commentaires qu'il a formulés à l'égard du GRAME. De plus, le Transporteur rappelle que la réallocation jusqu'à 25 M\$ entre les catégories d'investissement est permise pour le budget des investissements relatifs aux projets de moins de 25 M\$ seulement et non pour les investissements globaux (projets de plus de 25 M\$ et projets de moins de 25 M\$) comme le mentionne l'intéressé. Or, la réallocation estimée est inférieure à 25 M\$ entre les catégories d'investissement pour le budget 2015. Les préoccupations de SÉ-AQLPA sont non fondées.

Quant au questionnement de SÉ-AQLPA sur la courbe d'évolution du niveau du risque, le Transporteur présente, à l'instar des dossiers antérieurs, l'évolution du taux de risque en fonction des données simulées. Aucun fait nouveau ne justifie l'examen de ce sujet dans le présent dossier.

- **Maintien des actifs - Équipements posant des risques environnementaux⁶**

En ce qui concerne la préoccupation de SÉ-AQLPA relative aux investissements pour les équipements posant des risques environnementaux, le Transporteur réitère que les investissements découlent de l'application de la Stratégie et que celle-ci considère les risques environnementaux et les coûts associés dans l'axe des impacts de fin de vie d'un équipement. Le Transporteur s'interroge sur l'utilité, dans le cadre du présent dossier, des représentations envisagées par SÉ-AQLPA.

Quant à la préoccupation de l'intéressé à l'égard de la ventilation des projections d'investissement en équipements d'appareillage, le Transporteur rappelle qu'il a déjà fourni toutes les explications à la pièce HQT-1, Document 1, page 17.

⁵ Demande d'intervention SÉ-AQLPA, 20 août 2015, page 2 et ss.

⁶ *Id.*, page 4.

- **Grille d'analyse du risque⁷**

SÉ-AQLPA s'interroge sur la diminution d'une quantité inscrite au tableau 13. Le Transporteur précise qu'à l'instar de demandes antérieures⁸, ce tableau présente la grille d'analyse du risque des composants des lignes aériennes et le total inscrit de 531 854 équipements reflète le nombre de composants des lignes aériennes et non le nombre de lignes, comme le mentionne SÉ-AQLPA. Contrairement à l'affirmation de ce dernier, le Transporteur n'a pas introduit de changement méthodologique et l'interrogation de SÉ-AQLPA est sans objet.

- **Changement de référentiel comptable possible en 2016⁹**

Le Transporteur considère qu'il n'y a pas lieu de retenir ce sujet dans le cadre du présent dossier, puisqu'il est traité dans le dossier R-3927-2015, ainsi que dans le dossier R-3934-2015.

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 ce dernier.

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 est d'avis 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.

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

Yves Fréchette

/jg

c.c. Intéressés (par courriel seulement)

⁷ *Ibid.*, page 5.

⁸ Le Transporteur présente la grille d'analyse du risque des composants des lignes aériennes à compter de sa demande R-3855-2013, conformément à la décision D-2013-049 de la Régie à l'égard de la demande R-3817-2012.

⁹ *Ibid.*, page 6.