

Réplique du Transporteur

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO : R-3935-2015

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 2016
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 le 23 décembre 2015 l'argumentation de l'intervenante Stratégies Énergétiques et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« SÉ-AQLPA ») dans ce dossier.

En conformité avec la décision D-2015-166 du 2 octobre 2015, le Transporteur offre à la Régie de l'énergie (la « Régie ») sa réplique aux arguments de SÉ-AQLPA.

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 prévoir et réaliser des investissements 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 de services de transport.

Au soutien de sa réplique, le Transporteur réitère le contenu de son argumentaire (pièce HQT-3, Document 1) déposé le 15 décembre 2015 et réplique plus spécifiquement à certains aspects de l'argumentation de SÉ-AQLPA.

Réplique à SÉ-AQLPA

Aux pages 8 et 9 de son argumentaire, l'intervenante décrit sa vision du cadre global de son intervention au présent dossier.

Le *Règlement sur la procédure de la Régie*, à son article 20, prévoit que lorsque la Régie accorde le statut d'intervenante à une personne intéressée, il lui est loisible de déterminer le cadre de cette intervention.

Dans le présent dossier, la Régie, à sa décision D-2015-166 mentionne :

« [21] En conséquence, la Régie accorde à SÉ-AQLPA le statut d'intervenant au dossier. Elle lui demande cependant de respecter le cadre d'intervention précisé aux paragraphes précédents. »

Le Transporteur réitère les commentaires qu'il a formulés dans son argumentation (pièce HQT-3, Document 1, aux pages 7 à 10) à cet égard, notamment que les recommandations 3-1, 3-2 et 3-3 contenues au rapport de MM. Deslauriers et Fontaine semblent excéder les paramètres décrits par la décision précitée.

Aux pages 10 à 14 de son argumentaire, concernant le sujet de l'écart entre les budgets autorisés et les investissements réalisés, l'intervenante reprend les recommandations 4-1 et 4-2 contenues au rapport de MM. Deslauriers et Fontaine.

Le Transporteur a pris acte de la recommandation de l'intervenante d'approuver la demande présentée portant sur un budget des investissements de l'ordre de 431 M\$ en maintien des actifs pour 2016, sans toutefois adhérer aux propos ou démonstrations soumis par l'intervenante.

Le Transporteur réitère les commentaires qu'il a formulés dans son argumentation à ce sujet (pièce HQT-3, Document 1, à la page 11).

Aux pages 15 et 16 de son argumentaire, l'intervenante reprend le thème de l'évolution du risque pour des catégories d'équipements (recommandations 3-1, 3-2 et 3-3 contenues au rapport de MM. Deslauriers et Fontaine).

Le Transporteur réitère ses commentaires qu'il a formulés dans son argumentation (pièce HQT-3, Document 1, aux pages 8 à 10).

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

Le Transporteur souligne que le risque « le plus élevé » a été maintenu en janvier 2015 à 0,5 % pour 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. Ce pourcentage n'est toujours pas, de l'avis du Transporteur, source de préoccupation.

Avec égards, le Transporteur réitère que les recommandations de l'intervenante devraient être rejetées par la Régie.

Aux pages 17 à 20 de son argumentaire, l'intervenante s'exprime sur le thème de la diminution du nombre des composants aériens de 2010 à 2015 (recommandation 2-1 contenue au rapport de MM. Deslauriers et Fontaine).

Le Transporteur réitère ses commentaires qu'il a formulés dans son argumentation à ce sujet (pièce HQT-3, Document 1, à la page 8). Afin d'éclairer la Régie à ce sujet, le Transporteur indiquait à la référence précitée que la baisse évoquée par l'intervenante s'explique par un regroupement de composants de lignes à la suite d'un changement d'inventaire.

Bien que le regroupement de composants de ligne réduit le nombre de composants de lignes, le Transporteur souligne que ce regroupement ne modifie pas la méthodologie d'évaluation du risque des composants de lignes aériennes qu'il a présentée de façon détaillée à la pièce HQT-2, Document 1 de la demande R-3739-2010. De plus, le Transporteur souligne que les pourcentages d'équipements à risque indiqués dans les grilles de risque des composants de lignes aériennes demeurent comparables d'une année à l'autre malgré ce regroupement.

En effet, le pourcentage d'équipement à risque demeure nul depuis janvier 2010 pour les équipements à risque élevé, passe de 1,3 % en janvier 2014 à 1,2 % en janvier 2015 pour les équipements à risque fort, de 31,2 % en janvier 2014 à 29,8 % en janvier 2015 pour les équipements à risque moyen et de 67,4 % en janvier 2014 à 69,1 % en janvier 2015 pour les équipements à risque faible. Globalement, le pourcentage des équipements à risque passe de 32,6 % en janvier 2014 à 30,9 % en janvier 2015.

Avec égards, la recommandation 2-1 précitée devrait être rejetée par la Régie.

Aux paragraphes 23 à 25 de son argumentation, l'intervenante remet en doute la démarche du Transporteur pour la transmission d'information à la Régie à l'égard de ce sujet de la diminution du nombre des composantes.

Avec égards, le Transporteur ne partage pas le point de vue de l'intervenante à ce sujet notamment pour les motifs suivants.

Ce dossier, traité selon le processus de consultation prévu au *Règlement sur la procédure de la Régie*, dispose d'étapes procédurales précises selon la décision D-2015-166 auxquelles le Transporteur s'est conformé. Aucun reproche ne peut être formulé à l'encontre du Transporteur à cet égard.

Le sujet de la diminution du nombre des composants aériens de 2010 à 2015 n'a pas fait l'objet de demandes de renseignements de la part de l'intervenante au Transporteur.

Ce sujet a émergé au rapport de MM. Deslauriers et Fontaine qui a été déposé par l'intervenante au dossier de la Régie le 19 novembre 2015.

Selon le calendrier de la consultation prévu par la décision D-2015-166, la possibilité pour le Transporteur de réagir au contenu du rapport déposé par l'intervenante était fixée au 15 décembre 2015, soit la date limite du dépôt de l'argumentaire.

Avec égards pour l'avis contraire, le Transporteur s'est conformé au calendrier de la consultation et a réagi en temps opportun de façon claire et transparente au contenu du rapport déposé par l'intervenante. Ceci a permis à l'intervenante de réagir à l'information alors transmise par le Transporteur ainsi que d'offrir ses arguments à cet égard par le biais de son argumentation déposée le 23 décembre 2015.

Le Transporteur ne peut identifier dans cette séquence d'échange d'information de manquements à l'équité procédurale qui aurait pour effet de « prendre par surprise » ou de nier la possibilité pour l'intervenante de réagir aux commentaires du Transporteur à l'égard du rapport que l'intervenante a déposé au dossier.

La séquence du déroulement de ce dossier démontre tout le contraire, à savoir que l'intervenante a disposé du temps nécessaire pour réagir aux informations offertes par le Transporteur¹.

Avec égards, le Transporteur prie la Régie d'écarter les propos de l'intervenante et de constater que le Transporteur s'est conformé, dans le respect de l'équité procédurale, à la séquence du calendrier de consultation déterminé par la décision D-2015-166.

CONCLUSION

La *Demande d'autorisation du budget des investissements 2016 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 probantes ;
- démontrent que ce 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 de l'intervenante.

Le tout respectueusement soumis.

¹ Le Transporteur a réagi au contenu du rapport déposé par l'intervenante au moment opportun afin que cette dernière puisse répondre en conformité avec les enseignements de la décision D-2009-075, notamment à son paragraphe 28.