

Le 3 septembre 2015

« Par courrier et par SDE »

Me Véronique Dubois

Secrétaire pour la Régie de l'énergie
Tour de la Bourse, C.P. 001
800, Place Victoria, 2^e étage, bureau 255
Montréal (Qc)
H4Z 1A2

Objet : Dossier R-3935-2015

Demande d'autorisation d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité du budget des investissements 2016 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars

Chère Consœur,

La présente donne suite aux commentaires du Transporteur datés du 31 août 2015¹ portant sur les demandes d'intervention déposées au présent dossier. En premier lieu, le GRAME souligne que bien qu'il n'ait pas retenu les services d'un expert, tel que mentionné par le Transporteur², l'intéressé a retenu les services d'un analyste senior, monsieur Michel Perrachon, ayant une expérience pertinente dans le domaine de l'exploitation du réseau de transport électrique.³

En ce qui concerne les commentaires portant sur les enjeux soulevés par le GRAME dans sa demande d'intervention, l'intéressé souhaite apporter les précisions suivantes aux commentaires du Transporteur.

Suivi des investissements autorisés et réalisés

Au paragraphe 17 de sa demande d'intervention, le GRAME constate que le Transporteur a procédé à des reports d'activités dans la catégorie *Maintien des actifs*, en référence au paragraphe 15 dans lequel il résume les variations entre les budgets autorisés et les coûts réels. À cet égard, le Transporteur agit avec prudence en procédant à une surutilisation des catégories d'investissements autorisées pour pallier aux aléas qui surviennent en cours d'année, ce qui fait que les écarts ne sont plus significatifs et ne représentent plus un enjeu du point de vue des écarts de rendement.

¹ B-0007

² B-0007, p. 2

³ C-GRAME-0002, par 33

Cependant, le GRAME énonce ses préoccupations à propos du report d'investissements planifiés selon la Stratégie de pérennité et précise au paragraphe 17 de sa demande d'intervention qu'il cherchera à savoir pourquoi le Transporteur a procédé à des reports d'investissement, notamment ceux prévus en 2014⁴, compte tenu de la stratégie de pérennité en cours.

De plus, le GRAME fait référence, au paragraphe 18 de sa demande d'intervention, à la décision D-2015-015, paragraphe 47, dans laquelle la Régie demande au Transporteur de préciser la nature de ces « raisons autres » lors des prochaines demandes d'autorisation des investissements annuels de moins de 25 M\$.

Le GRAME souhaite intervenir en suivi de cette décision, et bien qu'il indique au paragraphe 19 de sa demande être satisfait à priori des informations fournies par le Transporteur sur les «Raisons autres», le GRAME souhaite interroger le Transporteur sur les causes pour lesquelles ces interventions pour des «Raisons autres» de la catégorie des Automatismes se maintiennent au niveau élevé de 38 %. L'intéressé pourra émettre ses conclusions suite à la réception d'informations supplémentaires afin de connaître la raison pour laquelle les interventions pour des «raisons autres» se maintiennent à un pourcentage aussi élevé que 38%.

Investissements ne générant pas de revenus additionnels

Le Transporteur indique en page 3 de ses commentaires⁵ qu'il n'a pas modifié la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs, contrairement à l'affirmation du GRAME. Pourtant, le Transporteur a fourni certaines informations en ce sens à la Régie, tel qu'il appert de cet extrait de la décision D-2015-015 :

«[58] Le Transporteur précise qu'il ne peut fournir l'information découpée par type d'équipement car ses systèmes de suivi ne captent pas l'information en fonction de la nature des équipements visés. Il explique qu'une fois déterminées les quantités d'équipements d'appareillage et de systèmes d'automatismes à remplacer, il procède à une planification de ses interventions, lesquelles peuvent être regroupées dans des projets de plus ou moins grande envergure. Il saisit alors cette information, dans ses systèmes de suivi, en fonction des portefeuilles visés par les projets et non en fonction des équipements spécifiques concernés.

⁴ B-004, p. 13 : «**Investissements réalisés en 2014** :Tel qu'il appert du tableau 4, les investissements réalisés en 2014 par le Transporteur pour les projets de moins de 25 M\$ s'élèvent à 538 M\$, soit 36 M\$ de moins que le montant de 574 M\$ autorisé par la Régie. Les investissements « Ne générant pas de revenus additionnels » représentent un écart de 25 M\$, **attribuable en grande partie à des reports d'activités dans les catégories Maintien et amélioration de la qualité ainsi que Respect des exigences.** Dans une moindre mesure l'écart est également attribuable à des activités visant l'acquisition des droits de passage qui n'ont pas été réalisées compte tenu que ces investissements prévus sont tributaires de besoins annuels qui varient d'une année à l'autre. (Notre surligné)»

⁵ B-0007, p. 3

[59] Le Transporteur a pu fournir, dans le cadre des dossiers antérieurs, l'information découpée par type d'équipement pour ce qui est du maintien d'automatismes. Il précise que la mise en œuvre de la Stratégie était alors réalisée au moyen de projets touchant exclusivement un type d'équipement à la fois, mais que ce n'est généralement plus le cas.⁶» (notre souligné)

Ainsi, tel qu'indiqué au paragraphe 25 de sa demande d'intervention, le GRAME suggère de développer en parallèle une méthode de mise en place d'un niveau d'information suffisant permettant le suivi du niveau de risques de certains équipements stratégiques. Il ne s'agit pas de modifier la stratégie de gestion par projet, mais de pouvoir suivre le niveau de risque de certains appareils et les investissements qui y sont associés. À cet égard, la Régie a énoncé sa préoccupation quant à la diminution du niveau d'information accessible lors du dernier dossier portant sur les investissements de moins de 25M\$ du Transporteur:

«[61] Cependant, la Régie est préoccupée par la diminution du niveau d'information qui lui est rendue accessible. Elle demande donc au Transporteur, pour les prochaines demandes d'autorisation des investissements annuels de moins de 25 M\$, d'identifier toute information qui ne lui serait plus possible de fournir et d'expliquer les raisons de cette carence.»⁷

Respect des exigences

Quant à la prétention du Transporteur à l'effet que l'examen de la méthode de récupération des coûts liés à des déversements dépasse le cadre du présent dossier⁸, le GRAME soumet que la Régie devrait être en mesure de connaître les montants associés à ces coûts ainsi que la catégorie où le Transporteur les inclut, dans le cadre de sa décision à rendre sur le budget des investissements 2016 du Transporteur pour les projets de moins de 25 millions de dollars. Dans le cas contraire, le GRAME demande à la Régie de lui indiquer le forum approprié pour traiter de ces coûts relatifs au respect des exigences environnementales du Transporteur.

Tenant compte de ces commentaires, le GRAME demande respectueusement à la Régie de lui accorder le statut d'intervenant au présent dossier.

Espérant le tout conforme, je vous prie d'agréer, Me Dubois, l'expression de mes sincères salutations.

⁶ R-3904-2014, D-2015-015, par. 58 et 59

⁷ R-3904-2014, D-2015-015, par. 61

⁸ B-0007, p. 3

⌘ GENEVIÈVE PAQUET, LL. M. ⌘
Avocate / Lawyer

(S) Geneviève Paquet

Geneviève Paquet, avocate

cc. Me Yves Fréchette, par courriel (pour le Transporteur)