

Réplique du Transporteur

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO : R-3968-2016

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'HYDRO-QUÉBEC DANS SES ACTIVITÉS DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ
AFIN D'OBTENIR L'AUTORISATION REQUISE POUR L'ACQUISITION ET LA
CONSTRUCTION D'IMMEUBLES OU D'ACTIFS DESTINÉS AU
TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ**

PROJET DU TRANSPORTEUR – REMPLACEMENT DES DISJONCTEURS DE MODÈLE PK

RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR

INTRODUCTION

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu le 28 septembre 2016 les commentaires des intéressées :

- L'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité (« AQCIE ») et le Conseil de l'industrie forestière du Québec (« CIFQ ») (collectivement « AQCIE-CIFQ »)¹ ;
- Le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (« GRAME »)² ;

En conformité avec l'Avis aux personnes intéressées (l'« Avis ») diffusé le 8 août 2016³, le Transporteur offre à la Régie de l'énergie (la « Régie ») sa réplique aux commentaires d'AQCIE-CIFQ et du GRAME.

¹ *Commentaires de l'AQCIE et du CIFQ sur la demande du Transporteur* préparé par Me Pierre Pelletier, le 28 septembre 2016

² *Preuve du GRAME-I* préparé par Nicole Moreau, le 28 septembre 2016.

³ L'Avis de la Régie a également été publié sur le site Internet du Transporteur.

RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR

1. Introduction et contexte

La décision D-2016-077 ordonnait au Transporteur de déposer au plus tard le 31 juillet 2016 l'ensemble des renseignements requis, de sorte que la Régie puisse disposer de l'ensemble de l'information nécessaire pour examiner cette demande d'autorisation en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi »).

Le Transporteur souhaite obtenir l'autorisation de la Régie afin de remplacer l'ensemble des disjoncteurs de modèle PK (les « disjoncteurs PK ») dans 34 postes du réseau de transport et de réaliser certains travaux connexes (le « Projet »).

Le coût total du Projet s'élève à 571,3 M\$, dont 485,9 M\$ concerne la catégorie d'investissement « respect des exigences » et 85,4 M\$ celle du « maintien des actifs ».

Le 16 décembre 2015, le Transporteur diffuse un encadrement visant tous les disjoncteurs PK installés sur le réseau de transport. Selon cet encadrement, le Transporteur a mis en place, à titre préventif, des zones d'accès limité (« ZAL ») pour les périodes de froid intense et visant divers postes afin d'assurer la sécurité du personnel et du public⁴. Ainsi, tous les disjoncteurs PK peuvent être visés par une ZAL dès l'occurrence de froid intense.

En mars 2016, un autre bris d'une pièce importante de la chambre principale d'un disjoncteur PK au poste de la Nemiscau entraîne l'implantation de ZAL à l'égard de plus de 100 de ces disjoncteurs. Ces ZAL sont indépendantes de la température⁵.

Face aux risques que représentent les disjoncteurs PK pour la sécurité des personnes et des biens, ainsi qu'aux contraintes importantes qu'ils représentent pour l'exploitation du réseau de transport, le Transporteur est d'avis que tous les disjoncteurs PK en service sur le réseau de transport doivent être remplacés. Le Transporteur doit réaliser le Projet afin de préserver la sécurité des personnes et maintenir l'exploitation fiable du réseau de transport.

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

2. Objectifs et description du Projet

Les objectifs du Projet sont :

- d'assurer la sécurité des personnes et des biens ;
- d'être en mesure d'assurer l'alimentation de la charge locale lors des prochaines pointes hivernales ;
- d'assurer l'exploitabilité des postes du réseau de transport ;

⁴ Voir la pièce HQT-2, Document 1 (B-0010), page 11, lignes 13-19.

⁵ Voir la pièce HQT-2, Document 1 (B-0010), page 11, lignes 21-26.

- de maintenir la flexibilité opérationnelle du réseau de transport, notamment par la levée des ZAL ; et
- de maintenir les échanges d'énergie avec les réseaux voisins.

Pour atteindre les objectifs précédemment décrits, le Projet consiste à remplacer tous les disjoncteurs PK du réseau de transport et à réaliser les travaux connexes décrits à la preuve du Transporteur⁶. Le nombre de disjoncteurs PK visés par le Projet s'élève à 280 unités.

Les disjoncteurs PK, à air comprimé, requièrent des systèmes d'appoint élaborés (compresseurs, sécheurs, tuyauterie et bâtiments spécifiques). Ils seront remplacés par de nouveaux disjoncteurs isolés à l'hexafluorure de soufre (SF₆), reflétant la technologie offerte sur le marché à l'heure actuelle pour les réseaux à haute tension.

Les travaux visés par le Projet portent sur 34 postes du réseau de transport principal. Le Transporteur souligne qu'il s'agit en grande majorité de postes stratégiques essentiels à la conduite du réseau de transport, dont sa remise en charge. Ces postes doivent donc être maintenus en bon état au bénéfice de tous les clients.

Les disjoncteurs sont essentiels pour assurer un service de transport fiable et continu. Le Transporteur souligne que les disjoncteurs PK ont pour fonctions :

- d'interrompre le courant et éviter ainsi tout dommage au matériel raccordé au réseau de transport ;
- d'interrompre rapidement tout court-circuit, afin de maintenir la stabilité du réseau de transport ; et
- de reconfigurer le réseau de transport.

Le Transporteur considère que tous les disjoncteurs PK qui sont en service sur le réseau de transport sont à risque et doivent être remplacés à la suite de bris récents qui représentent des risques pour la sécurité des personnes et des biens. En raison des ZAL qui leur sont associées, ces disjoncteurs représentent de surcroît des contraintes importantes pour l'exploitation du réseau de transport, pouvant entraîner un impact sur la réalisation d'autres projets d'investissement et d'interventions sur ce réseau.

3. Solution

De l'avis du Transporteur, le remplacement des disjoncteurs PK par des disjoncteurs SF₆ est la seule solution technique possible pour atteindre les objectifs du Projet. En effet, ces équipements sont essentiels à l'exploitation du réseau de transport et aucune autre solution de réparation n'est envisageable.

4. Coûts

Comme indiqué précédemment, le coût total des divers travaux associés au Projet s'élève à 571,3 M\$⁷.

⁶ Voir la pièce HQT-2, Document 1 (B-0010), page 9 et ss.

⁷ Voir la pièce HQT-2, Document 1 (B-0010), page 15.

Le tableau 3, de la pièce HQT-2, Document 1 (B-0010), page 15, présente une ventilation des coûts des travaux par élément.

La répartition des coûts entre les catégories d'investissement « respect des exigences » et « maintien des actifs », visées par le Projet, est présentée au tableau 5 de la pièce précitée.

5. Impact tarifaire

L'impact annuel moyen du Projet sur les revenus requis est de 40,3 M\$ sur une période de 20 ans, ce qui représente un impact à la marge de 1,3 % sur la même période par rapport aux revenus requis approuvés par la Régie pour l'année 2016.

Le Transporteur estime toutefois que des calculs sur 30 ans sont plus représentatifs de l'impact sur les revenus requis puisqu'ils sont plus comparables à la durée de vie utile moyenne des immobilisations visées par le Projet, ce qui a pour effet de réduire l'impact tarifaire précité⁸.

6. Impact sur la fiabilité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité

Le Projet est essentiel pour assurer la sécurité des personnes et des biens, ainsi que pour assurer un service de transport fiable et continu. Il permet de surcroît au Transporteur de bénéficier d'une flexibilité d'exploitation indispensable pour répondre adéquatement aux besoins de l'ensemble de la clientèle.

7. Réplique à AQCIE-CIFQ

À la page 2 de ses commentaires, l'intéressée mentionne :

« État de la situation : disjoncteurs de type PK »

« Aux pages 72 à 79 du document B-0005, le Transporteur fournit une liste de disjoncteurs de type PK. » et « À partir des informations fournies, l'AQCIE et le CIFQ ont regroupé les équipements selon leur niveau de tension et ont constaté qu'il y a :

- 12 disjoncteurs à 230 kV;*
- 63 disjoncteurs à 300 kV;*
- et 240 disjoncteurs à 700 kV. »*

Le Transporteur précise qu'il s'agit de la liste des disjoncteurs jointe à l'encadrement TET-APE-A-2065, pièce HQT-1, Document 1. L'AQCIE-CIFQ aurait eu avantage à considérer la liste la plus contemporaine produite avec la preuve : HQT-2, Document 1 (B-0010), page 13-14.

⁸ Voir notamment la pièce HQT-2, Document 1 (B-0010), Annexe 2, page 5.

De plus, le Transporteur souligne que le regroupement des équipements présenté par l'intéressée ne tient pas compte des ajustements reflétés à la pièce HQT-2, Document 1 (B-0010), p. 13-14.

À la page 3 de ses commentaires, l'intéressée mentionne « *Étant donné que cette étude ne concernait que les disjoncteurs 735 kV, l'AQCIE et le CIFQ concluent que les disjoncteurs à d'autres niveaux de tension ne posaient pas de difficulté particulière.* »

Le Transporteur précise que dans le cas présent, la problématique touche les isolateurs de chambres principales, sans égard au niveau de tension. Les isolateurs sont les mêmes d'un niveau de tension à l'autre.

Aux pages 3 et 4 de ses commentaires, l'intéressée mentionne « [...] *la plupart, sinon la totalité, des disjoncteurs 735 kV de type PK ont été remis à neuf. Les intéressés considèrent que toute l'information pertinente concernant ces disjoncteurs doit être disponible afin que la Régie puisse rendre une décision éclairée.*

Pour cela, les intéressés recommandent à la Régie de requérir notamment du Transporteur qu'il complète la liste des disjoncteurs déjà fournie en ajoutant les informations suivantes :

- Pour chacun des disjoncteurs qui n'ont pas été remis à neuf :

- o la valeur de l'actif à sa mise en service;*
- o la valeur de l'actif au 11 avril 2016;*

- Pour chacun des disjoncteurs qui ont été remis à neuf :

- o la valeur de l'actif à sa mise en service initiale;*
- o la date de sa remise à neuf;*
- o la valeur de l'actif avant sa remise à neuf;*
- o le coût de la remise à neuf;*
- o la valeur de l'actif au 11 avril 2016. »*

Le Transporteur présente sa demande selon l'article 73 de la Loi et le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*.

Le Transporteur soutient qu'il a fourni les renseignements exigés par le Règlement, tel qu'il appert notamment du tableau de concordance (voir tableau 1 de la pièce HQT-2, Document 1 (B-0010)) et toute l'information disponible identifiée au Guide dans le cadre de sa présente demande.

Le Transporteur souligne que les diverses mesures de gestion qu'il a appliquées à l'égard des disjoncteurs PK, dont la remise à neuf, reflètent la prudence et la diligence dont il a fait preuve à l'égard de ces actifs. Il rappelle qu'au moment où il y a procédé, la remise à neuf était considérée comme la seule solution techniquement et économiquement viable⁹.

⁹ Voir HQT-2, Document 1 (B-0010), page 7, lignes 8-15.

Ainsi, les informations demandées par l'intéressé sont dans le contexte actuel dénuées de pertinence, dépassent le cadre réglementaire précité et ne sont pas utiles à la Régie pour sa prise de décision en cette instance.

À la page 4 de ses commentaires, l'intéressée mentionne :

« *Analyse des événements* » [...] *En conclusion de cette expertise, l'IREQ mentionne :*

« *Les analyses et observations pour déterminer la cause de la défaillance du disjoncteur PK8C-Delle 700-35 au Poste Chibougamau n'ont pas produit de résultats concluant (sic).* » [...]

- « *Le rapport ajoute : [...] L'expansion du ciment se développe lentement et produit la composante de tension mécanique nécessaire à la fissuration lente. Cependant, l'expérience tirée des bris des chambres principales de la famille des disjoncteurs PK avant le programme de réfection des disjoncteurs, indiquait une signature de bris similaire à celle observée dans le bris de chambre principale du disjoncteur analysé 700-35. Les mesures de déformation tangentielle résiduelle confirment une expansion du joint de ciment. Il devient important de statuer sur l'importance et les causes associées à cette expansion du joint de ciment. Ces informations seront utiles pour déterminer la cause finale du bris du disjoncteur 700-35.* »

Le Transporteur précise qu'il estimait disposer de suffisamment de renseignements, notamment sur la base de cette analyse, pour déterminer que les disjoncteurs PK en service sur le réseau de transport devaient être remplacés, notamment en raison des risques qu'ils représentent pour la sécurité des personnes et des biens et des contraintes importantes pour l'exploitation du réseau de transport¹⁰.

À la page 5 de ses commentaires, l'intéressée mentionne :

« *Interrogations et observations* » [...]

- [...] *Comment le remplacement des disjoncteurs de type PK pour les autres niveaux de tension se justifie-t-il ?*

Le Transporteur précise que le Projet vise 34 postes de transport du réseau de transport principal qui en grande majorité sont des postes stratégiques essentiels à la conduite du réseau de transport, dont sa remise en charge. Ces postes doivent donc être maintenus en bon état.

Le Transporteur rappelle que la problématique touche les isolateurs de chambres principales, sans égard au niveau de tension.

À la page 5 de ses commentaires, l'intéressée mentionne :

- « [...] *trois bris sur les quelque 300 équipements. Est-ce suffisant pour conclure que tous les autres disjoncteurs comportent des risques similaires et doivent être remplacés ?* »

¹⁰ Voir HQT-2, Document 1, p. 10, lignes 27-32.

Le Transporteur précise qu'il y a eu environ 150 bris dans l'historique des disjoncteurs PK, dus à de multiples causes dont environ une centaine reliés au ciment des isolateurs des chambres et il rappelle la chronologie des mesures prises concernant ces bris (HQT-2, Document 1 (B-0010), p. 7, lignes 1-7).

Les bris au poste de la Nemiscau en janvier 2014 et de Chibougamau en février 2015 représentaient une récurrence de cette problématique que le Transporteur ne peut ignorer.

À la page 5 de ses commentaires, l'intéressée mentionne :

- « *Le bris analysé par L'IREQ est survenu sur un équipement remis à neuf. Est-ce qu'il en est de même pour les deux autres bris? Si oui, est-ce qu'il y aurait une corrélation entre les bris d'équipement et la remise à neuf de ceux-ci? Est-ce que la remise à neuf de ces équipements a été effectuée la même année? Au même endroit ?* »

Le Transporteur précise que les bris ne découlent pas de la remise à neuf de disjoncteurs PK, mais découlent plutôt de bris d'une composante, soit les isolateurs.

À la page 5 de ses commentaires, l'intéressée mentionne :

- « *À la page 64 de B-0005, il est mentionné que lors des bris de février 2014 et février 2015 il y a eu projection des pièces en porcelaine. Est-ce qu'il en a été de même lors du bris de mars 2016 ?* »

Le Transporteur indique que le bris de mars 2016 a également donné lieu à la projection de pièces.

À la page 5 de ses commentaires, l'intéressée mentionne :

- « *Suite au bris de mars 2016, le Transporteur met en place des zones d'accès limités à l'égard de plus de 100 disjoncteurs. Pourquoi des zones d'accès limité n'ont-elles pas été implantées pour tous les disjoncteurs ?* »

Le Transporteur précise que des ZAL visant plus de 100 disjoncteurs PK ont été implantées à la suite du bris constaté en mars 2016. Des ZAL supplémentaires n'étaient pas requises car la pièce à l'origine de ce bris avait été remplacée sur les autres disjoncteurs. Il importe aussi de distinguer la source du bris constaté en mars 2016 de la source des bris à l'origine des ZAL applicables lors de froid intense. De surcroît, le Transporteur réitère que ces dernières ZAL peuvent viser tout disjoncteur PK.

À la page 6 de ses commentaires, l'intéressée mentionne :

- « *Selon l'information présentée aux pages 8 et 13 de B-0010, le coût des travaux urgents est de 145,3 M\$ pour 63 disjoncteurs, soit un coût unitaire de 2,31 M\$. Pour les 217 disjoncteurs résiduels, le coût est de 426 M\$, soit un coût unitaire de 1,96 M\$, soit un écart de 18%. Comment cet écart s'explique-t-il ?* »

Le Transporteur soutient qu'il a fourni des réponses à cet égard à la pièce HQT-3, Document 1 (B-0019) à savoir :

« R.3.1 Le Transporteur souligne que les coûts de 120 M\$, sauf à parfaire, présentés dans sa demande prioritaire amendée citée à la référence (i) reposaient sur une évaluation paramétrique des coûts des travaux urgents. Lors de la présentation des coûts de 145,3 M\$ pour ces travaux à la pièce HQT-2, Document 1 (B-0010), citée à la référence (ii), le Transporteur disposait de renseignements plus précis à l'égard de certains éléments, en complément à l'évaluation paramétrique des coûts des travaux urgents, notamment les travaux préparatoires liés aux disjoncteurs résiduels (ingénierie et achat de matériel mineur) et les travaux connexes, qui sont à l'origine de l'augmentation des coûts des travaux urgents constatée en comparant les montants cités pour ceux-ci aux références (i) et (ii).

Ces éléments varient grandement d'un disjoncteur à l'autre et doivent tenir compte d'exigences d'installation propres à chacun. De plus, le coût paramétrique du remplacement d'un appareil est influencé par le niveau de tension de celui-ci. Ainsi, de l'avis du Transporteur, l'établissement d'un coût moyen n'est pas nécessairement représentatif. »

« R.3.3 L'écart entre le coût moyen des disjoncteurs inclus à la catégorie d'investissement « respect des exigences » et le coût moyen des disjoncteurs inclus à la catégorie « maintien des actifs » est attribuable au fait qu'un plus grand nombre de disjoncteurs à 735 kV sont inclus dans la catégorie « respect des exigences ». L'envergure des travaux connexes inclus dans cette dernière, dont l'installation de parafoudres, contribue également à cet écart. »

À la page 6 de ses commentaires, l'intéressée mentionne :

- *« Est-ce que le Transporteur a une confirmation des fournisseurs quant à leur capacité de fournir les équipements à remplacer en 2016 et 2017, selon l'échéancier prévu ? »*

À la pièce HQT-2, Document 2.1 (B-0013), page 7, lignes 3-7, le Transporteur indique :

« Le Transporteur a sollicité divers fabricants pour s'assurer de satisfaire ses besoins d'approvisionnement en disjoncteurs dans le cadre du Projet, notamment pour 2016. Selon l'analyse des propositions reçues, le Transporteur compte recevoir, de la part de trois fournisseurs, des disjoncteurs en nombre suffisant pour remplacer l'ensemble des disjoncteurs de modèle PK de son réseau de transport selon le calendrier prévu. »

À la page 6 de ses commentaires, l'intéressée mentionne :

« Les intéressés recommandent à la Régie de demander au Transporteur d'approfondir et de compléter son analyse en vue de déterminer s'il est vraiment nécessaire de remplacer tous les disjoncteurs, et de le faire sur une période de deux ans. Il leur apparaît qu'un investissement de près de 600 M\$ devrait non pas être précipité mais s'appuyer sur des analyses beaucoup plus complètes que celles qui sont présentées, particulièrement dans le contexte où les équipements qu'on veut remplacer ont déjà fait l'objet de remises à neuf coûteuses dans une forte proportion des cas et où, au total, seulement 45 des 280 disjoncteurs concernés seraient remplacés au titre du « maintien des actifs » (pièce B-0010, HQT 2, document 1, page 17), les autres l'étant pour des raisons alléguées de sécurité. »

Le Transporteur a justifié le remplacement de tous les disjoncteurs PK selon la preuve qu'il a déposée, notamment le rapport de l'IREQ.

Considérant l'âge des équipements, le mode de défaillance rapide qui ne peut être détecté de façon préventive, l'impact associé sur la réalisation d'autres projets d'investissement sur le réseau de transport, les contraintes importantes pour l'exploitation du réseau et la nécessité d'assurer la sécurité du public et des biens, le Transporteur conclut qu'il est nécessaire de remplacer sans délai l'ensemble des 280 disjoncteurs PK sur son réseau par des disjoncteurs SF₆¹¹.

À la page 6 de ses commentaires, l'intéressée mentionne :

« [...] il serait inapproprié que les consommateurs soient appelés à supporter seuls le coût de remplacement de disjoncteurs dont la remise à neuf a déjà été supportée par eux et dont la vie utile devrait normalement n'être pas terminée. Il ne leur appartient pas d'assumer les conséquences financières des choix du Transporteur et de la manière dont ils ont été mis en oeuvre par lui-même ou par des tiers. »

Le Transporteur réitère que la remise à neuf, au moment où il y a procédé, était considérée comme la seule solution techniquement et économiquement viable à ce moment. En effet, les disjoncteurs reflétant l'avancement de la technologie et faisant appel à l'utilisation de l'hexafluorure de soufre venaient d'être introduits sur le marché. Le Transporteur était d'avis que cette technologie était insuffisamment mature pour son réseau à l'époque pertinente.

En complément, le Transporteur réfère à sa réplique aux commentaires du GRAME ci-après.

Avec égards, le Transporteur demande à la Régie de rejeter les conclusions proposées par l'intéressée notamment en ce qu'elles ne sont aucunement supportées par les faits et le cadre réglementaire applicable. Retenir ces conclusions complexifierait inutilement l'exploitation du réseau de transport et constituerait un risque pour sa fiabilité.

8. Réplique à GRAME

L'intéressée soumet à l'appréciation de la Régie la conclusion suivante, à savoir que: *« soit reconnue la nécessité des travaux demandés, mais que le montant autorisé soit réduit d'un montant raisonnable représentant une partie des écarts de rendement qui ont déjà été constatés depuis les 5 dernières années »*¹².

Cette conclusion repose sur l'assertion de l'intéressée que le Transporteur *« a fait défaut d'agir en temps opportun »* dans ce dossier. Ainsi, dans son argumentaire, l'intéressée développe une thèse, en s'appuyant notamment sur des extraits d'un communiqué de presse relayant les propos d'une députée de l'opposition siégeant à l'Assemblée nationale du Québec, selon laquelle les actions du Transporteur dans ce dossier *« comporte un aspect de négligence »*¹³.

¹¹ Sur les autres éléments considérés pour le remplacement des disjoncteurs PK, les impacts des mesures de sécurité sur l'exploitation du réseau et la sécurité : voir HQT-2, Document 1, page 11, lignes 27-32, page 12, lignes 1-10 et page 19, lignes 12-18.

¹² À la page 6 de ses commentaires.

¹³ À la page 4 de ses commentaires.

Le Transporteur est en profond désaccord avec les propos de l'intéressée qui omettent la preuve du Transporteur versée au dossier et qui ne reposent sur aucune assise factuelle ou légale valable.

Les disjoncteurs, de façon générale, sont des actifs importants et indispensables pour le réseau de transport. Tel que le Transporteur le mentionne (HQT-1, Document 1 (B-0005), page 4) :

- « ■ *Disjoncteur : équipement essentiel pour assurer un service de transport fiable et continu, utilisé pour*
- *interrompre les courants (de charge ou de défaut) et éviter ainsi tout dommage au matériel raccordé au réseau de transport*
 - *interrompre rapidement tout court-circuit, afin de maintenir la stabilité du réseau de transport*
 - *reconfigurer le réseau de transport. »*

Le Transporteur a apporté à ces actifs un soin constant depuis leur mise en service sur le réseau de transport, tel qu'il appert de la preuve déposée au dossier de la Régie. L'ensemble des actions du Transporteur à l'égard des disjoncteurs PK apparaît notamment aux pièces suivantes déposées au dossier de la Régie : HQT-1, Document 1, pages 7 à 13 et HQT-2, Document 1, pages 7 et 8.

À la suite d'un bris survenu le 5 février 2015, le Transporteur, préoccupé par la performance des disjoncteurs PK, en amont de la demande pour la réalisation du Projet d'investissement de 571,3 M\$ au présent dossier, et agissant en gestionnaire prudent et diligent d'un actif de grande valeur que constitue le réseau de transport et ses composantes, a requis de l'IREQ un rapport d'expertise et une analyse de défaillance. Ce rapport a été déposé au dossier de la Régie¹⁴.

Dès le 16 décembre 2015, à la lumière des conclusions du rapport de l'IREQ et des faits connus, afin d'assurer la sécurité des personnes et des biens face à des bris possibles des isolateurs des chambres principales, le Transporteur a diffusé un programme de rappel des disjoncteurs PK¹⁵.

En mars 2016, un autre bris est survenu sur une pièce importante de la chambre principale d'un disjoncteur PK, « *indépendant de la température* »¹⁶.

Le 11 avril 2016, après avoir obtenu les autorisations internes requises pour le Projet, le Transporteur dépose sa demande d'autorisation à la Régie.

Avec égards, le Transporteur ne peut déceler aucune faute ou négligence qui puisse lui être imputable dans la séquence des faits présentés au dossier. Au contraire, agissant en gestionnaire prudent et diligent, il a posé les gestes requis selon l'état des connaissances et des faits connus, et ce au fur et à mesure de l'évolution de l'état des disjoncteurs PK.

La Loi enseigne que « *la faute lourde est celle qui dénote une insouciance, une imprudence ou une négligence grossières* »¹⁷.

¹⁴ HQT-Documents 1, en liasse.

¹⁵ Id.

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Article 1474 C.c.Q.

Or, les éléments constitutifs d'une faute ou d'une négligence de la part du Transporteur sont absents de ce dossier.

La preuve révèle que le Transporteur a effectué un suivi constant des disjoncteurs PK depuis leur mise en service, qu'il a recueilli les faits et documenté par des analyses les bris survenus sur le réseau sur toute la période, qu'il a tenté notamment de mettre au point un ciment de nouvelle génération afin d'optimiser la vie utile de ces actifs et enfin qu'il a exercé une surveillance constante et agi avec diligence lorsque des faits avérés exigeaient le déploiement du Projet.

Les faits mis en preuve par le Transporteur démontrent également qu'aucune omission fautive ne peut lui être reprochée. Au contraire, la preuve révèle que le Transporteur a agi avec prudence et diligence au moment opportun afin d'assurer la sécurité des personnes et des biens.

Enfin, les conclusions de natures confiscatoires et rétroactives suggérées par l'intéressée ne reposent sur aucune assise factuelle valable, ni ne reposent sur aucune assise juridique valable.

Ainsi la *Loi sur la Régie de l'énergie*, notamment dans le cadre de sa juridiction sous l'article 73 en l'instance, ne permet pas à la Régie de légalement disposer des revenus passés du Transporteur qui ont en outre été versés à son actionnaire, soit l'État¹⁸.

Avec égards, les conclusions proposées par l'intéressée, lesquelles sont illégales et non supportées par la preuve versée au dossier de la Régie par le Transporteur, devraient être rejetées.

CONCLUSION

La Demande d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité afin d'obtenir l'autorisation requise pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport d'électricité – Projet du Transporteur – Remplacement des disjoncteurs de modèle PK et la preuve à son soutien :

- sont conformes au cadre réglementaire et probantes ;
- démontrent que le Projet 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 intéressées.

Le tout respectueusement soumis.

¹⁸ *Loi sur Hydro-Québec*, article 3.3.