

Le 21 octobre 2016

« 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-3981-2016

Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1^{er} janvier 2017

Chère Consœur,

Dans le cadre du dossier cité en objet, le Transporteur a déposé ses réponses aux demandes de renseignements des intervenants en date du 19 octobre 2016. Le GRAME soumet respectueusement que certaines des réponses ne fournissent pas l'information demandée, soit les réponses aux questions 1.1, 1.2, 2.6, 2.7, 2.10 et 2.11 de sa demande de renseignements.¹

Charges nettes en lien avec les déversements accidentels (Questions 2.6, 2.7, 2.10 et 2.11)

En réponse aux questions 2.6, 2.7, 2.10 et 2.11, le Transporteur nous réfère à la réponse fournie à la question 2.5 de la demande de renseignements du GRAME. Pour les raisons énoncées dans la présente, le GRAME soumet que cette réponse est insuffisante :

«2.5 (Réf. ii.) Pour le déversement de plus 4000 litres survenu en 2015, quelle est la cause de l'évènement ? Plus précisément pourriez-vous élaborer sur le type d'évènements qui conduit à des déversements entre 100 litres et 4000 litres et ceux qui conduisent à des déversements de plus de 4000 litres ?

R2.5 Le Transporteur a présenté, à la page 19 de la pièce HQT-3, Document 2, l'information dont il dispose concernant le déversement de plus de 4 000 litres. Il n'est toutefois pas en mesure d'en fournir la cause exacte. Pour ce qui est des déversements entre 100 et 4 000 litres, le Transporteur est d'avis que le niveau de détails demandé excède le cadre d'examen du présent dossier.

Le Transporteur indique de plus que l'information pertinente pour l'examen et le suivi des déversements est soumise auprès des autorités spécialisées en la matière.»²

¹ B-0058, HQT-13, doc. 6

² B-0058, HQT-13, doc. 6, R. 2.5

Les questions 2.6 et 2.7 de la demande de renseignements du GRAME s'énoncent ainsi :

«2.6 Le Transporteur a-t-il fait une analyse concernant le type d'événements résultant en des déversements ? Si oui, veuillez produire le sommaire de cette analyse

R2.6 Voir la réponse à la question 2.5.

2.7 Le Transporteur a-t-il entrepris des actions pour cibler les problématiques constatées et les réduire ? Si, oui, veuillez les décrire.

R2.7 Voir la réponse à la question 2.5.»³

Nous soumettons à la Régie que la réponse 2.5 du Transporteur ne répond pas aux questions telles que formulées, qui pourraient d'ailleurs être répondues par l'affirmative ou la négative.

Quant aux demandes de précisions qui y sont rattachées («*Si oui, veuillez produire le sommaire de cette analyse*» et «*Si oui, veuillez les décrire*»), le GRAME soumet que le Transporteur devrait avoir réalisé une analyse du type d'événements résultant en des déversements, dans le cadre d'une gestion saine et responsable de ses activités. Il serait en effet surprenant que le Transporteur n'ait pas fait d'analyse visant les événements résultant en des déversements accidentels d'envergure, et ce afin de les réduire et de les prévenir.

Les questions 2.10 et 2.11 de la demande de renseignements du GRAME s'énoncent ainsi :

«2.10 (Réf. ii.) Veuillez indiquer les coûts relatifs à la récupération et au nettoyage pour le déversement survenu en 2015 de plus de 4000 litres ?

R2.10 Voir la réponse à la question 2.5.

2.11 (Réf. ii.) Concernant l'ensemble des déversements de plus de 100 litres, veuillez préciser les coûts totaux de récupération et de nettoyage en 2015 ?

R2.11 Voir la réponse à la question 2.5.»⁴

Le GRAME souhaite assurer un suivi des charges nettes d'exploitation en lien avec les déversements accidentels dans l'environnement et soumet que cet enjeu respecte le cadre procédural établi par la décision D-2016-137⁵.

³ B-0058, HQT-13, doc. 6, R. 2.6 et R. 2.7

⁴ B-0058, HQT-13, doc. 6, R. 2.10 et 2.11

⁵ D-2016-137, par. 88 : «[88] Les dépenses nécessaires à la prestation du service de transport, dont les charges relatives aux « Services externes, Stocks et autres » sont des éléments faisant partie du présent dossier. Leur examen est donc pertinent. Cependant, la Régie rappelle au GRAME qu'il doit, pour être utile aux délibérations de la Régie, aborder les notions de protection et de réhabilitation de l'environnement sous l'angle de la détermination des coûts à inclure dans le revenu requis. De plus, le GRAME devra tenir

Le GRAME soumet que les réponses du Transporteur aux questions 2.10 et 2.11 ne répondent d'aucune manière aux questions qui visent à vérifier les coûts relatifs à la récupération et au nettoyage pour le déversement survenu en 2015 de plus de 4000 litres (Question 2.10) et de ceux de plus 100 litres (Question 2.11). Puisque le taux de récupération se situe à 56 % en 2015 (et à 80 % sans le déversement de plus de 4000 litres⁶), ces coûts résiduels sont vraisemblablement inclus, en tout ou en partie, dans les montants globaux des dépenses pour assumer le coût de la prestation du service de transport d'électricité de 2017, et doivent en conséquence être fournis à la Régie.

Nous notons également que même en ne tenant pas compte du déversement de plus de 4000 litres survenu en 2015 au poste Duvernay, le taux de récupération est de 80 %, soit bien inférieur aux taux précédents d'entre 2011 et 2014 qui se situaient au-dessus de 90 %, raison pour laquelle le GRAME demande à la question 2.11 des précisions sur cette catégorie de l'indicateur. Un ordre de grandeur des coûts est nécessaire, même si les coûts totaux réels seront sujets à varier en fonction des difficultés rencontrées lors des travaux de récupération. Le GRAME soumet que la même règle s'applique pour tous les postes budgétaires pour l'année 2017, en ce qu'ils constituent des estimations.

Au dossier R-3823-2012, la Régie avait elle-même demandé l'incidence en matière de coûts d'un déversement survenu en 2010, question à laquelle le Transporteur avait été en mesure d'apporter des précisions :

«5.1. Veuillez préciser les motifs qui expliquent que le taux de récupération soit de 24 % trois ans après l'incident survenu en 2010 et leur incidence en matière de coûts.

R5.1 La progression du taux de récupération est liée à celle des travaux réalisés pour remplacer les séparateurs eau-huile au site du déversement, dont le Transporteur prévoit l'achèvement en 2014. Compte tenu de la configuration de ce site, le Transporteur estime que seulement une partie du déversement survenu en 2010 pourra être récupérée. Le projet de remplacement de ces séparateurs eau-huile comporte une somme évaluée à 1,3 M\$ pour la gestion des sols contaminés. Le Transporteur mentionne que le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs est en accord avec la démarche du Transporteur pour la récupération de ce déversement et qu'il fournit à ce dernier un suivi annuel de la réalisation des activités.»⁷

En ce qui concerne la question 2.10 de la demande de renseignements du GRAME qui réfère à un événement pouvant avoir un impact sur la demande tarifaire de 2017, le GRAME propose que l'estimation des coûts totaux de réhabilitation et de récupération soit soumise d'une part, que l'estimation des coûts budgétisés pour 2017 soit précisée séparément et que soit indiqué le poste budgétaire dans lequel ces coûts sont inclus.

compte, dans le cadre de son intervention, de tout renseignement déjà obtenu lors de dossiers réglementaires précédents.»

⁶ B-0010, p. 19, tableau 14, Déversements accidentels dans l'environnement

⁷ R-3823-2013, C-HQT-0065, HQT-14, Document 1, Réponse à la demande no 1 de la Régie, RDR 5.1

Le GRAME soumet que dans sa décision D-2013-172, la Régie n'avait pas retenu le motif invoqué par le Transporteur pour refuser de fournir le détail des charges nettes relatives à la maintenance, la protection de l'environnement, la maîtrise de la végétation et l'efficacité énergétique en lien avec les résultats des indicateurs environnementaux :

«[46] En ce qui a trait à la question 4.6 du GRAME, la Régie ne retient pas le motif invoqué par le Transporteur pour refuser d'y répondre. Elle considère que, même si les activités visées sont maintenant réalisées à partir de l'enveloppe de base des charges nettes d'exploitation, l'information recherchée est pertinente et doit pouvoir être fournie. Quant à la référence du Transporteur à la décision D-2012-059 (note 5 : Dossier R-3777-2011 du 24 mai 2012), la Régie constate que cette dernière se rapporte à un résumé de la position du Transporteur et non à une opinion de la Régie. Ainsi, malgré les difficultés alléguées par le Transporteur, la Régie lui demande de répondre à cette question de l'intervenant.»⁸

Modalités de disposition des CFR-Disjoncteurs PK prioritaires et CFR – Disjoncteurs PK résiduels (Questions 1.1 et 1.2)

Les réponses 1.1. et 1.2 du Transporteur à la demande de renseignements du GRAME sont ainsi formulées :

«1.1. (Réf. i) Selon l'information dévoilée dans le fil d'information du Portail Québec, le Transporteur était au courant depuis décembre 2003 des dangers des disjoncteurs responsables de pannes majeurs et d'incendies selon un rapport interne. Veuillez déposer le rapport interne produit en 2013 par un ingénieur de la société d'état qui, selon la référence (i), recommandait à Hydro-Québec de substituer ses disjoncteurs PK pour ceux d'une nouvelle génération.

R1.1 Le Transporteur considère que la question dépasse le cadre du présent dossier.

1.2 (Réf. i) Veuillez indiquer pourquoi le Transporteur n'a pas débuté depuis 2004 à changer progressivement sur une période de 10 ans l'ensemble des disjoncteurs ?

R.1.2 Voir réponse précédente. »⁹

Le Transporteur considère que les questions 1.1 et 1.2 dépassent le cadre du présent dossier. En réponse à cette affirmation, le GRAME soumet qu'au présent dossier le Transporteur demande à la Régie l'approbation de dispositions communes pour le CFR-Disjoncteurs PK prioritaires déjà reconnu par la Régie dans la décision D-2016-077 et pour le CFR –Disjoncteurs PK résiduels, dont il demande la création au présent dossier¹⁰.

⁸ R-3823-2012, D-2013-172, p. 9-10, par. 46

⁹ B-0058, HQT-13, doc. 6, R. 1.1 et R. 1.2

¹⁰ Demande de création d'un compte de frais reportés (« CFR »), à savoir le CFR - Disjoncteurs PK résiduels, hors base de tarification et portant intérêts, pour y comptabiliser la charge d'amortissement réelle en 2017 liée au retrait des disjoncteurs résiduels et des actifs connexes et à la réduction de leur durée de vie utile, nette de la réduction du rendement sur la base de tarification en découlant.

En ce sens, le GRAME est d'avis qu'advenant que le Transporteur n'ait pas géré son parc d'actifs en bon gestionnaire, il pourrait être tenu d'assumer soit une partie des charges additionnelles (amortissements, frais d'intérêt, etc.), ou encore une partie des coûts des investissements pour ces équipements.

Le Transporteur indique dans ses rapports annuels des montants significatifs de *Mises en service non réalisées* qui auraient vraisemblablement pu servir à des travaux d'urgence, à même les budgets autorisés par la Régie, pour la catégorie *Investissements en Maintien des actifs*, donc pour le remplacement de disjoncteurs PK, considérant la possibilité pour le Transporteur de réallouer jusqu'à 25 M\$ entre les catégories d'investissement.

On constate également que le Transporteur utilisait systématiquement entre 2011 et 2013 moins que ses budgets autorisés dans la catégorie *Investissements en Maintien des actifs*¹¹. Le GRAME soumet, tel qu'indiqué au paragraphe 19 de sa demande d'intervention, que le Transporteur est responsable de l'analyse de la fiabilité de ses équipements et des investissements requis, ainsi que des conséquences de l'impact tarifaire lié au remplacement d'une famille d'équipements au cours d'une même année.

Pour ces raisons, le GRAME juge utile d'analyser la question de la responsabilité du Transporteur dans la gestion du remplacement des disjoncteurs PK et d'étudier la possibilité que le Transporteur puisse assumer en tout ou en partie les coûts liés au remplacement des disjoncteurs, afin de limiter l'impact sur les revenus requis et les tarifs. Ainsi, le GRAME soumet qu'il serait utile que le Transporteur réponde aux questions 1.1 et 1.2 de sa demande de renseignements.

Pour les motifs énoncés dans la présente correspondance, le GRAME demande à la Régie d'ordonner au Distributeur de fournir les informations demandées aux questions 1.1, 1.2, 2.6, 2.7, 2.10 et 2.11 de sa demande de renseignements.¹²

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

(S) Geneviève Paquet

Geneviève Paquet, avocate

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

¹¹ R-3904-2014, B-0004, p. 11, tableau 4 et R-3904-2014, C-GRAME- 0011, p. 8

¹² C-GRAME-0007