Par courriel, dépôt électronique et poste

Yves Fréchette
Avocat
Hydro-Québec – Affaires juridiques

75, boul. René-Lévesque Ouest,
4e étage
Montréal (Québec) H2Z 1A4
Tél. : 514 289-2211, poste 6925
Téléc. : 514 289-2007
C. élec. : frechette.yves@hydro.qc.ca

Le 25 août 2016

Me Véronique Dubois, Secrétaire
Régie de l'énergie
Tour de la Bourse
800, rue du Square-Victoria
Bureau 2.55
Montréal (Québec) H4Z 1A2

OBJET : Demande d'autorisation du budget des investissements 2017 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars
Votre dossier : R-3982-2016
Notre dossier : R052224 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 déposées au dossier décrit en rubrique[1] :

- L'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité (« AQCIE ») et le Conseil de l'industrie forestière du Québec (« CIFQ ») (collectivement « AQCIE-CIFQ ») ;
- Le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (« GRAME ») ;
- Stratégies Énergétiques et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« SÉ-AQLPA »).

La somme des budgets de participation déposés est de plus de 56 k$, comparativement à 27 k$[2] lors de la demande du budget des investissements 2016 (dossier R-3935-2015), lesquels furent octroyés à 12 k$ par la décision D-2016-027[3]. Le présent dossier comporte une particularité, soit le bilan de la *Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur* (la « Stratégie de pérennité »). Cette particularité ne saurait à elle seule expliquer des budgets qui paraissent élevés pour AQCIE-CIFQ et SÉ-AQLPA.

---

[1] Le Transporteur note que les intéressés ne souhaitent pas retenir des services d'expert.
[2] Demandes d'intervention de deux intéressés (SÉ-AQLPA et GRAME).
[3] Extrait de la décision : *[113] SÉ-AQLPA soumet une demande de remboursement de frais de 12 712,85 $, taxes incluses, pour son intervention et souligne que ce montant est moindre que le budget prévisionnel de 16 467,49 $ qu'il a déposé.*
Dans le présent dossier, le Transporteur souligne que l'intéressé soumet un budget de près de 30 000$ soit près du double du budget qu'il a déposé l'année dernière.

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 avec les commentaires suivants.

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 vigueur[4].

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 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 propose que l'étude du dossier soit limitée au contenu de la preuve documentaire qu'il a déposée au soutien de sa demande. Tout sujet ou aspect qui déborde ce cadre d'étude devrait être spécifiquement écarté par la Régie.

2. Commentaires spécifiques

AQCIE-CIFQ

L'intéressé propose d'aborder les aspects suivants dans le cadre de ce dossier[5] :

- L'ampleur des montants demandés pour chaque catégorie d'investissement notamment en prenant en considération l'impact du remplacement des disjoncteurs de type PK prévu au dossier R-3968-2016 ;
- L'impact tarifaire des investissements ;
- Bilan de la Stratégie de pérennité : examiner l'évolution des prévisions simulées quant aux risques comparées aux résultats réels obtenus.

En réponse, le Transporteur soumet ce qui suit à la Régie.

---

[4] *Loi sur la Régie de l'énergie* et *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie.*

[5] Demande d'intervention AQCIE-CIFQ, 15 août 2016, paragraphe 14 a), b) et c).

Quant à l'impact du remplacement des disjoncteurs de modèle PK, le Transporteur souligne que l'examen de la présente demande vise la justification du budget des investissements en regard des 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 vigueur et tient compte des autres projets distincts d'investissement supérieurs à 25 M$, dont le remplacement des disjoncteurs de modèle PK (R-3968-2016) actuellement sous examen par la Régie.

Il y a lieu de dissocier la situation particulière des disjoncteurs de modèle PK, dont les motifs de remplacement sont exposés dans le dossier R-3968-2016, des besoins exposés en maintien – appareillage dans le cadre de la présente demande. Le budget des investissements 2017 n'inclut pas les investissements associés au remplacement des disjoncteurs de modèle PK. Il s'agit de dossiers distincts qui répondent à des besoins distincts.

Quant à la question de l'impact tarifaire des investissements, le Transporteur souligne que l'estimation de l'impact tarifaire des investissements générant des revenus additionnels ne constitue pas une prévision des tarifs, puisque ces derniers sont liés aux mises en service. Or, les mises en service projetées sont basées sur la planification actuelle, appelée à évoluer, et les prévisions des besoins des clients, dont celles du Distributeur, qui sont revues annuellement. Ainsi, l'estimation de l'impact tarifaire des investissements ne constitue pas un outil de démonstration de neutralité tarifaire[6].

Lors de l'étude du dossier relatif à la Demande d'autorisation du budget des investissements 2013 (R-3817-2012), le calcul de l'impact tarifaire des investissements générant des revenus additionnels a été abordé notamment par le biais d'une audience orale spécifique sur le sujet. Dans le présent dossier, le Transporteur fournit des informations semblables à celles fournies lors du dossier précité qui furent déclarées satisfaisantes par la Régie, considérant le contexte d'échelonnement des mises en service des investissements sur plusieurs années[7]. Aucun élément nouveau ne justifie la réouverture du débat sur ce sujet qui est clos et auquel l'analyste M. Paul Paquin a d'ailleurs participé, à cette époque pour le compte de l'Union des consommateurs.

En outre, en ce qui a trait à l'impact tarifaire des investissements ne générant pas de revenus additionnels, le Transporteur présente l'impact estimé sur les revenus requis des nouvelles mises en service ainsi que l'effet sur les revenus requis des mises en service antérieures, comme demandé par la Régie. Il ne s'agit pas d'une comparaison de la valeur des investissements à la valeur de l'amortissement des actifs.

Quant au bilan de la Stratégie de pérennité (examiner notamment l'évolution du nombre d'équipements selon les diverses catégories de risque car augmentation des équipements à risque élevé sur la période 2011-2016), le Transporteur fait état du fait que, depuis quelques années, le niveau de risque augmentera au cours des années à venir, puisque des équipements vieillissants seront sujets à plus de pannes. L'intérêt de la Stratégie tient justement à la connaissance, par le Transporteur, de l'état de ses

[6] Voir la décision D-2013-049, paragraphe 78.
[7] Voir la décision D-2013-158, paragraphe 20.

équipements et à la possibilité d'échelonner les investissements en pérennité à moyen terme en fonction du niveau de risque qu'il juge approprié..

En conclusion, le Transporteur maintient que l'intéressé ne peut pas saisir à nouveau la Régie de sujets ayant fait l'objet d'orientations claires et de décisions finales (i.e. démonstration et calcul de l'impact tarifaire des investissements) sans que la Régie 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, nommément le dossier R-3968-2016 (remplacement des disjoncteurs de modèle PK).

Le Transporteur suggère de circonscrire la participation de l'intéressé afin que le cadre d'analyse de la demande du Transporteur soit respecté.

GRAME

L'intéressé souhaite aborder les aspects suivants qui concernent la Stratégie de pérennité[8] :

- un suivi spécifique des transformateurs de mesure puisque le critère de pérennité retient la courbe du taux de défaillance plutôt que l'âge comme critère de risque ;
- un bilan des équipements afin de suivre leur évolution « par équipement » et non pas par catégorie d'équipements pour la catégorie Appareillage – Transformateurs et inductances.

L'intéressé entend soumettre une analyse, en lien avec les demandes d'investissement proposées pour la catégorie Appareillage – Transformateurs et inductances. Il souhaite interroger le Transporteur quant aux investissements prévus, aux critères appliqués pour la détermination du risque de ces équipements, de même que sur les éléments évoqués ci-dessus concernant la Stratégie de pérennité.

En réponse, le Transporteur a les commentaires suivants.

Quant au <u>suivi spécifique des transformateurs de mesure</u> suggéré, ce suivi n'est pas requis car le critère de risque prend dorénavant en considération la courbe du taux de défaillance qui est fonction de l'âge, ce qui est plus précis que l'âge seulement. La courbe du taux de défaillance est donc plus appropriée pour un suivi adéquat. Seuls quelques transformateurs de mesure contenant des BPC demeurent sur le réseau et le Transporteur rappelle qu'il gère ces équipements conformément à la réglementation applicable, prévoyant notamment leur retrait. Avec égards, le suivi proposé paraît peu utile et dépasse le cadre du dossier.

[8] Demande d'intervention du GRAME, 18 août 2016, paragraphes 13 et ss.

En ce qui concerne le bilan des équipements[9] demandé par l'intéressé afin de pouvoir suivre leur évolution non pas uniquement par catégorie d'équipement mais par équipement à risque pour la catégorie Appareillage - Transformateurs et inductances, le Transporteur présente déjà les équipements à risque, notamment les disjoncteurs aux tableaux 7 à 12 et, les transformateurs et inductances aux tableaux 13 à 18 de sa preuve[10]. De plus, le bilan des équipements demandé ne fournirait que le nombre des équipements et la durée de vie et par conséquent ne permettrait pas de suivre l'évolution par équipement à risque pour la catégorie Appareillage - Transformateurs et inductances comme le souhaite l'intéressé. Ainsi, de l'avis du Transporteur, la demande de l'intéressé se révèle inutile.

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 suggère de circonscrire la participation de l'intéressé afin que le cadre d'analyse de la demande du Transporteur soit respecté.

SÉ-AQLPA

L'intéressé dans sa demande d'intervention[11], souhaite aborder les aspects suivants :

- Stratégie de pérennité : Attribution des cotes de risque de certaines catégories d'équipements ;
- Les interactions entre les budgets d'entretien préventif et la Stratégie de pérennité ;
- Une sous-réalisation des budgets d'investissements en maintien des actifs.

En réponse, le Transporteur mentionne ce qui suit.

Avec égards, la situation et l'évolution particulière des disjoncteurs PK, telle qu'exposée à la Régie dans un dossier distinct, ne peut justifier la remise en cause des cotes de risque (sécurité, risque environnemental et fiabilité) liées à l'impact de fin de vie d'un équipement. Le remplacement des disjoncteurs PK découle de bris de composantes de ces équipements, alors qu'en ce qui a trait à l'application de la Stratégie de pérennité, le Transporteur réitère qu'elle considère les risques (réseau et clientèle, fonctionnement du poste, sécurité, environnement, coûts collatéraux) dans l'axe des impacts de fin de vie d'un équipement[12].

Le sujet de l'interaction entre les budgets d'entretien préventif et la Stratégie de pérennité ne paraît pas utile dans le cadre de l'étude du bilan de cette dernière. En effet, les résultats démontrent que le taux de risque évolue selon les prévisions simulées par le Transporteur, ce qui témoigne de la justesse du déploiement de la Stratégie de

[9] Voir dossier R-3670-2008, HQT-2, Document 1, tableau 1, p. 24.
[10] Voir HQT-2, Document 1, pages 14 à 20.
[11] Demande d'intervention SÉ-AQLPA, 18 août 2016, page 2 et ss.
[12] Voir R-3670-2008, pièce HQT-2, Document 1, page 49.

pérennité jusqu'à ce jour[13]. Au surplus, la mise à niveau de la maintenance en lien avec le modèle de gestion des actifs sera examinée dans le cadre de l'audience du dossier R-3981-2016[14]. Il paraît peu utile et inefficient de multiplier les forums afin de discuter d'un même sujet surtout que l'intéressé a déjà exprimé le souhait, par le bais d'une demande d'intervention, de participer à ce dernier dossier. Avec égards, ce sujet devrait être écarté du présent dossier par la Régie.

Le Transporteur précise qu'il n'y a pas de sous-réalisation ni du budget total, ni du budget en maintien des actifs, en 2015. Les écarts observés pour l'année 2013 ont déjà fait l'objet d'explications lors de dossiers antérieurs. En l'absence d'une problématique aiguë et identifiée, le sujet proposé par SÉ-AQLPA est sans fondement et utilité.

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 suggère de circonscrire précisément la participation de ce dernier.

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

(s) Yves Fréchette

Yves Fréchette

c.c. Intéressés (par courriel seulement)

[13] Voir HQT-1, Document 1, Figure 3, page 35.
[14] Voir R-3981-2016, HQT-3, Document 1.1.