Argumentation du Transporteur

C A N A D A

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO : R-3982-2016

R É G I E D E L' É N E R G I E

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 2017 POUR LES PROJETS DU TRANSPORTEUR DONT LE COÛT INDIVIDUEL EST INFÉRIEUR À 25 MILLIONS DE DOLLARS

ARGUMENTATION DU TRANSPORTEUR

INTRODUCTION

Le Transporteur s'adresse à la Régie de l'énergie (la « Régie ») afin d'obtenir l'autorisation requise pour l'acquisition et la construction d'immeubles et d'actifs destinés au transport d'électricité conformément à l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi ») et au *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* (le « Règlement »). Il demande ainsi à la Régie d'autoriser son budget des investissements 2017 au montant de 550 M$.

La Régie, par sa décision D-2016-136, a clairement délimité le cadre de l'intervention de l'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (« AQCIE-CIFQ ») et Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« SÉ-AQLPA »).

Le Transporteur présente ci-après un sommaire de certains éléments de sa demande d'autorisation et commente les rapports des intervenants produits au dossier le 31 octobre 2016.

1. DEMANDE

1.1. CONTEXTE

Le présent dossier constitue la seizième demande d'autorisation concernant le budget annuel des investissements dont le coût individuel est inférieur à 25 M$ produite auprès de la Régie. De façon générale, la Régie a accueilli favorablement les demandes du Transporteur[1]. Ce dossier inclut de plus le second bilan de l'application de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs de Transporteur.

Le Transporteur présente sa demande en s'appuyant sur le cadre réglementaire, les décisions antérieures de la Régie et l'évolution du réseau de transport d'électricité, tel que ci-après décrit.

La demande d'autorisation, conformément à l'article 5 du Règlement, vise des catégories d'investissement, et non des projets (article 2 du Règlement). Ainsi, la demande soumise par le Transporteur vise l'approbation d'un budget, constitué des flux d'investissement associés à chacune de ces catégories, et non pas l'autorisation de projets individuels spécifiques. Le cadre d'examen du budget annuel d'investissement pour les projets dont le coût est inférieur à 25 M$ est adapté au mode de planification et de réalisation de tels investissements, comme le Transporteur l'a maintes fois exprimé.

Les différentes sections de la preuve soumise à l'appui de la demande du Transporteur abordent chacune des cinq catégories d'information exigées par l'article 5 du Règlement.

La preuve contient également les suivis spécifiques découlant de décisions antérieures de la Régie, notamment les prévisions de dépassement de capacité dans les postes satellites et les prévisions des mises en service prévues en intégration de puissance (pièce HQT-1, Document 1, p. 45-46) ainsi que le suivi des interventions en fonction du risque 2015 et 2016 (pièce HQT-1, Document 1, p. 32 à 35).

La preuve qui a été déposée au soutien de la demande du Transporteur fournit à la Régie les informations requises par le cadre réglementaire afin qu'elle puisse autoriser les investissements 2017 du Transporteur pour les projets dont le coût est inférieur à 25 millions de dollars.

1.2. SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS POUR L'ANNÉE 2017

La demande d'autorisation du budget des investissements 2017 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars totalise un montant de 550 M$. Conformément au cadre réglementaire, le Transporteur présente dans sa preuve les investissements qu'il prévoit par catégorie (HQT-1, Document 1, p. 7 s.).

[1] Voir les décisions D-2002--81, D-2003-71, D-2004-87, D-2005-50, D-2006-89, D-2006-170, D-2008-020, D-2009-013, D-2010-050, D-2010-138, D-2012-012, D-2013-049, D-2014-018, D-2015-015 et D-2016-027.

Investissements 2017 pour les projets de moins de 25 M$

Catégorie d'investissement	Budget (M$)
Investissements ne générant pas de revenus additionnels	**483**
Maintien des actifs	410
Maintien et amélioration de la qualité du service	56
Respect des exigences	17
Investissements générant des revenus additionnels	**67**
Croissance des besoins de la clientèle	67
Total	**550**

Le Transporteur souligne que le montant des investissements 2017 lié aux **projets en cours au 30 avril 2016** s'élève à 186 M$ et que le montant des investissements relatifs aux **projets débutant après le 30 avril 2016** s'élève à 364 M$ pour un total des investissements requis en 2017 de 550 M$. Le Transporteur rappelle que les flux découlant des investissements relatifs aux projets débutant après le 30 avril 2016 seront établis après que ces projets auront été confirmés, selon les processus en vigueur dans l'entreprise.

Enfin, ces investissements s'inscrivent dans un contexte global des investissements du Transporteur pour l'année 2017 qui s'établit à 2 365 M$, tel qu'il appert de la preuve.

2. JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS

La demande déposée par le Transporteur établit le bien-fondé et la nécessité du budget d'investissement en présentant notamment, pour chaque catégorie d'investissement, les interventions requises afin que celui-ci s'acquitte efficacement de sa mission de fournir les services de transport auprès de l'ensemble de sa clientèle.

2.1. PRÉVISION ET RÉALISATION DES INVESTISSEMENTS

Dans sa preuve, le Transporteur présente son budget pour l'année 2017 ainsi que les prévisions des investissements sur l'horizon 2018 à 2020 (HQT-1, Document 1, p. 16).

Également, le Transporteur fait état de l'historique des investissements autorisés et réalisés au cours des années 2013 à 2015 (HQT-1, Document 1, p. 12 s.).

Ces prévisions et les résultats obtenus démontrent que le Transporteur assure une gestion saine et active de son plan d'investissement qui lui permet de s'acquitter adéquatement de sa mission. Le Transporteur souligne qu'il a eu recours, en 2015, à la surutilisation en engageant des projets afin de maximiser l'utilisation des montants autorisés par la Régie. Cette approche diffère de la réallocation entre les catégories qui demeure utile selon le Transporteur pour pallier les variations causées par des évènements sur lesquels le Transporteur a peu de contrôle (abandon de projets d'envergure par les clients, évènements

qui ne suivent pas les tendances historiques, équipements dont la performance ne répond pas ou plus aux normes d'exploitation, etc.) (HQT-3, Document 1, p. 7).

2.2. INVESTISSEMENTS NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS

Les investissements envisagés dans cette catégorie visent le Maintien des actifs, le Maintien et l'amélioration de la qualité du service et le Respect des exigences.

Maintien des actifs

Les investissements requis en 2017 s'élèvent à 410 M$ et se répartissent comme suit (HQT-1, Document 1, p. 17 s.) :

Investissements 2017 en Maintien des actifs

Actifs	**Budget Projets < 25 M$ (M$)**
Appareillage	*196*
Automatismes	*59*
Lignes	*67*
Actifs de soutien	*69*
Télécommunications	*19*
Total	***410***

Les investissements relatifs aux actifs de transport d'électricité (appareillage, automatismes, lignes) résultent de l'application de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur (la « Stratégie »). Le Transporteur présente les grilles d'analyse du risque de ces actifs de transport (HQT-1, Document 1, p. 19 s.).

Les investissements relatifs aux actifs de soutien et de télécommunications font l'objet de démarches distinctes et tiennent compte des caractéristiques particulières de ces types d'actifs.

Maintien et amélioration de la qualité du service

Ces investissements visent la satisfaction de la clientèle ou le rehaussement de la qualité du service. Ils totalisent 56 M$ pour l'année 2017.

Le Transporteur identifie et classe les investissements de cette catégorie selon différents éléments déclencheurs indiqués au tableau suivant (HQT-1, Document 1, p. 26) :

Investissements 2017 en Maintien et amélioration de la qualité du service

Éléments déclencheurs	**Budget Projets < 25 M$ (M$)**
Comportement du réseau de transport	*7*
Fiabilité des équipements	*31*
Continuité de service	*12*
Qualité de l'onde	*0*
Durabilité des équipements	*0*
Recherche et développement	*6*
Total	***56***

Le Transporteur présente les améliorations prévues et les indicateurs sur lesquels les différents projets pourraient avoir un impact.

Respect des exigences

Ces investissements découlent de la nécessité pour le Transporteur de se conformer aux lois et règlements en vigueur, aux engagements contractuels, aux encadrements et normes internes et aux exigences de la North American Electric Reliability Corporation (la « NERC »).

Les investissements requis en 2017 s'élèvent à 17 M$ et se répartissent comme suit (HQT-1, Document 1, p. 29) :

Investissements 2017 en Respect des exigences

Sources d'exigences	**Budget Projets < 25 M$ (M$)**
Lois, règlements et avis	*1*
Engagements contractuels	*0*
Normes ou encadrements internes	*15*
Exigences de la NERC	*1*
Total	***17***

Ainsi, pour les investissements ne générant pas de revenus additionnels, la preuve, les informations et les explications fournies démontrent la nécessité du budget demandé par le Transporteur à cet égard.

2.3. INVESTISSEMENTS GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS

Ces investissements visent à combler les besoins croissants pour l'alimentation de la charge locale desservie par Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le

« Distributeur ») et à intégrer de la puissance au réseau de transport suivant les demandes des clients du Transporteur.

Les investissements planifiés dans cette catégorie en 2017 s'élèvent à 67 M$. Ils se répartissent comme suit (HQT-1, Document 1, p. 30) :

- Alimentation de la charge locale : 56 M$
- Intégration de puissance : 11 M$

En 2017, des investissements de 56 M$ sont requis pour l'ajout de transformateurs afin de pallier le dépassement de la capacité limite de transformation des postes satellites en 2017 et pour des travaux (environ 10 M$) associés à l'ajout de transformateurs ou l'augmentation de la puissance des transformateurs prévus en 2018 et 2019.

Pour les investissements générant des revenus additionnels, la preuve, les informations et les explications fournies démontrent la nécessité du budget demandé par le Transporteur à cet égard.

2.4. SUIVI DES INTERVENTIONS EN FONCTION DU RISQUE 2015 ET 2016

Le Transporteur présente le suivi des interventions réalisées sur son réseau de transport en fonction du risque pour 2015 et 2016 et l'évolution des taux de risque simulé et réel. Les résultats démontrent que le taux de risque évolue selon les prévisions simulées et démontrent la justesse de la Stratégie (HQT-1, Document 1, p. 32 s.).

2.5. IMPACT TARIFAIRE

Afin d'estimer l'impact tarifaire des investissements projetés, le Transporteur prend en considération les coûts associés aux mises en service qui comprennent l'amortissement, le coût en capital, la taxe sur les services publics ainsi que les charges d'exploitation (HQT-1, Document 1. p. 36 s.). Le Transporteur présente l'impact tarifaire des investissements projetés sur un horizon de 10 ans, le tout conformément aux exigences de la Régie. L'estimation de l'impact tarifaire dans le cadre de la présente demande s'inscrit dans la continuité des décisions antérieures de la Régie quant à l'autorisation des projets d'investissement.

L'estimation de l'impact tarifaire des investissements projetés est présentée comme suit :

- Investissements ne générant pas de revenus additionnels ;
- Investissements générant des revenus additionnels ;
- Ensemble des investissements.

Le Transporteur dépose, en suivi des décisions D-2013-049 et D-2016-027, des informations relatives à l'impact tarifaire. Ainsi, il présente les mises en service prévues pour l'alimentation de la charge locale et l'estimation de la contribution requise du Distributeur pour 2017 (HQT-1, Document 1, p. 37) de même que les mises en service prévues en intégration de puissance (HQT-1, Document 1, p. 46).

2.6. IMPACT SUR LA FIABILITÉ ET LA QUALITÉ DU SERVICE

Dans le cadre de la planification de ses interventions et de ses investissements, le Transporteur vise à prioriser la fiabilité du réseau de transport d'électricité ainsi qu'à maintenir et améliorer la continuité de service. Il tient particulièrement compte des attentes de la clientèle en termes de disponibilité d'équipements.

Les investissements du Transporteur en Maintien des actifs et en Maintien et amélioration de la qualité du service ont pour objet, de façon générale, d'assurer le maintien et le rehaussement de la fiabilité du réseau de transport et la qualité de la prestation des services de transport, et ce au bénéfice de l'ensemble des clients.

La Stratégie, dont l'évaluation du risque constitue la pièce maîtresse, permet d'identifier les équipements que le Transporteur priorisera lors de ses interventions.

Les renseignements fournis par le Transporteur sont probants et démontrent que le budget des investissements est requis afin de maintenir et d'améliorer la fiabilité du réseau de transport ainsi que la qualité du service offert à la clientèle.

3. STRATÉGIE DE GESTION DE LA PÉRENNITÉ DES ACTIFS

3.1. BILAN

En 2007, le Transporteur a mis en œuvre sa Stratégie qui repose sur une gestion des risques, en fonction de la probabilité de défaillance des équipements et de l'impact de ces défaillances éventuelles sur le réseau. Cette Stratégie du Transporteur a reçu l'appui de la Régie dans ses décisions antérieures[2] et a fait l'objet d'un premier bilan en 2011 pour lequel la Régie, dans sa décision D-2012-012, s'est dite satisfaite et demande au Transporteur de refaire le bilan de l'application de la Stratégie lors de la demande d'approbation du budget des investissements 2017.

Les informations fournies par le Transporteur relativement à l'application de la Stratégie dans ce second bilan visent à faire ressortir les raffinements et les améliorations qui ont été apportés à la Stratégie depuis le premier bilan en 2011.

La preuve documentaire offerte par le Transporteur au soutien de sa demande est probante quant à l'application de la Stratégie du Transporteur (voir HQT-2, Document 1).

3.2. SUIVI

Le Transporteur souhaite poursuivre l'application de la Stratégie afin de faire face au vieillissement de ses équipements et au nombre important d'équipements qui atteindront leur fin de vie utile, tel que mentionné en preuve (voir HQT-2, Document 1, page 38 ss.).

Le Transporteur entend poursuivre l'amélioration continue de la Stratégie dans un contexte d'affaires évolutif particulièrement au niveau de ses constats d'efforts additionnels en maintenance, en lien avec le modèle de gestion des actifs. En effet, la transition d'un parc d'actifs jeunes à un parc d'actifs matures explique la nécessité d'examiner et d'adapter la démarche du Transporteur. À cet égard, le Transporteur propose de faire le point sur les

[2] D-2008-020 (pages 12 ss.), D-2009-013 (page 27) et D-2010-056 (pages 13 ss.)

prochains résultats de l'application de la Stratégie dans un troisième bilan à l'occasion de la demande d'autorisation du budget des investissements pour l'année 2022.

Cette proposition de maintien d'un forum spécifique pour l'examen de la Stratégie selon la récurrence précédemment établie contribue, de l'avis du Transporteur, à l'allégement réglementaire, tout en lui permettant, dans l'intervalle, de cibler ses efforts sur la poursuite de son application et son amélioration.

4. RAPPORT DE L'INTERVENANT AQCIE-CIFQ – COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR

La Régie, par sa décision D-2016-136[3], autorise la participation de l'intervenant au présent dossier à l'égard des sujets suivants :

- Impact du remplacement d'un grand nombre de disjoncteurs de modèle PK sur le budget des investissements 2017 en Maintien des actifs.
- Le bilan de la Stratégie.

L'intervenant a produit un rapport auprès de la Régie le 31 octobre 2016.

L'AQCIE-CIFQ à son mémoire, mentionne ce qui suit :

> *Les intervenants sont préoccupés par les constats qui indiquent que les investissements de 571 M$ prévus en 2016 et 2017 pour le remplacement des disjoncteurs PK paraissent n'avoir aucun impact sur le budget prévu en maintien des actifs pour les années ultérieures. Ils recommandent à la Régie de s'assurer que les budgets soumis à son approbation par le Transporteur seront ajustés en fonction de ces importants investissements.* » (page 7, nos soulignés)

En réponse à l'affirmation des intervenants, le Transporteur réitère les commentaires qu'il a formulés le 25 août 2016 en réponse à la demande d'intervention de l'AQCIE-CIFQ :

> « *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).*
>
> *[…] Le budget des investissements 2017 n'inclut pas les investissements associés au remplacement des disjoncteurs de modèle PK* […]. »

De plus, la Régie dans sa décision D-2016-160 portant sur la demande d'ordonnance de l'AQCIE-CIFQ relative aux réponses données par le Transporteur à certaines demandes de renseignements, a noté :

> « [11] *De l'avis de la Régie, le rythme de remplacement des disjoncteurs de modèle PK au cours des dernières années n'est pas un indicateur fiable afin d'anticiper le rythme à venir de remplacement de ces équipements.* »

Le Transporteur ajoute qu'il soumet annuellement un budget des investissements pour approbation à la Régie découlant de l'application de la Stratégie. Le budget des investissements pour les projets dont le coût est inférieur à 25 M$ exclut les investissements relatifs aux projets dont le coût est supérieur à 25 M$ comme le remplacement des

[3] Pages 8 à 10.

disjoncteurs de modèle PK du dossier R-3968-2016. En outre, la preuve offerte par le Transporteur à l'égard de ces équipements démontre clairement ses besoins[4].

Avec égards, la recommandation est non fondée et devrait être rejetée.

L'AQCIE-CIFQ à son mémoire mentionne ce qui suit :

> « *AQCIE-CIFQ considèrent que l'information concernant la proportion des investissements réalisés selon le niveau de risque est pertinente en vue de s'assurer que les investissements sont réalisés de façon optimale, aussi bien dans le cas des transformateurs et inductances que dans le cas des disjoncteurs discuté précédemment. Ils recommandent à la Régie d'exiger que cette information soit fournie lors des prochains dossiers concernant les projets de moins de 25 M$.* » (page 14, nos soulignés)
>
> […]
>
> « *AQCIE-CIFQ recommande à la Régie d'exiger que le Transporteur présente une mise à jour de sa Stratégie en simulant des investissements en maintien des actifs réduits de 5 %, 10 %, 15 % et 20 % par rapport à ce qui avait retenu initialement de manière à pouvoir, le cas échéant, retenir une stratégie mieux adaptée au contexte du Transporteur.* » (page 20, nos soulignés)

En réponse aux recommandations des pages 14 et 20, le Transporteur rappelle que dans le cadre de ses demandes d'autorisation de budget des investissements, il présente, suivant le cadre réglementaire, les investissements par catégories et non par équipements comme le souhaitent les intervenants. De plus, le Transporteur réitère ses commentaires mentionnés et retenus par la Régie dans la décision D-2016-160 :

> « *[16] Le Transporteur rappelle sa réponse dans le cadre du dossier R-3904-2014 selon laquelle, lorsqu'il présente les interventions qu'il planifie pour le budget des investissements dont le coût est inférieur à 25 M$, il fournit les montants globaux sans égard au seuil de 25 M$, basés sur la mise en œuvre de la Stratégie de gestion de la pérennité de ses actifs (la Stratégie). Par contre, il ne peut pas fournir l'information découpée par type d'équipement car les systèmes de suivis ne saisissent pas l'information en fonction des équipements spécifiques visés.* »
>
> […]
>
> « *[18] Le Régie retient que le Transporteur ne peut fournir, en mode prévisionnel, les montants des investissements découpés par type d'équipements pour les investissements de moins de 25 M$ puisqu'il ne dispose pas de ces données…*»

De plus, le Transporteur réfère l'intervenant au dossier R-3670-2008 (pièce HQT-2, Document 1) dans lequel il explique la Stratégie de façon détaillée et présente les différents scénarios qui ont été évalués et comparés suivant les coûts et les risques. Le Transporteur réitère qu'il s'assure de garder le contrôle sur le niveau de risque à long terme pour l'ensemble des investissements sans égards au seuil de 25 M$ et que ce contrôle sur le niveau de risque ne vise pas uniquement les projets dont le coût est inférieur à 25 M$.

Avec égards, les recommandations ne sont pas pertinentes et devraient être rejetées.

Dans sa décision D-2016-160, la Régie mentionne ce qui suit :

[4] Pièce HQT-1, Document 1, p. 19, tableau 11 et HQT-2, Document 1, p. 17, tableau 12.

> « *[19] Quant à la question 2.2 demandant au Transporteur de fournir les mêmes informations qu'à la question 2.1, mais cette fois pour les années 2011 à 2015, le Transporteur invoque les mêmes motifs que ceux qu'il fait valoir en lien avec la question 2.1.*
>
> *[20] La Régie est d'avis que si le motif à l'effet que le Transporteur ne peut fournir, tel que demandé par l'AQCIE-CIFQ, le découpage des investissements par type d'équipements est valable en mode prévisionnel, il ne peut être invoqué pour les années déjà écoulées. En effet, la Régie comprend que, en compilant a posteriori l'ensemble des projets réalisés totalisant le « montant global » par regroupement d'équipements une fois l'année écoulée, le Transporteur devrait être en mesure de distinguer les investissements réalisés dans le cadre des projets dont le coût est supérieur à 25 M$ de ceux dont le coût est inférieur à 25 M$. La Régie convient que cela demanderait certains efforts de sa part pour effectuer cette compilation, mais cela n'est certes pas impossible.* » (pages 6 et 7, référence omise)

Le Transporteur comprend du paragraphe 20 de la décision D-2016-160 que la Régie croit qu'il serait possible de produire un suivi annuel des investissements réalisés par type d'équipement. Or, ceci s'avère impossible car les outils de suivi de projets utilisés par le Transporteur ne comptabilisent pas annuellement les investissements par type d'équipements en cours de projet. Ce sont les investissements réalisés finaux cumulés qui sont alloués aux divers types d'équipements du projet lors de sa mise en service. Ainsi pour une année écoulée, le Transporteur ne pourrait pas découper les investissements réalisés de cette année par type d'équipements.

Par ailleurs, les prévisions et les résultats obtenus démontrent que le Transporteur applique sa Stratégie afin d'assurer la pérennité de son parc d'actifs.

5. RAPPORT DE L'INTERVENANT SÉ-AQLPA – COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR

La Régie, par sa décision D-2016-136[5], autorise la participation de l'intervenant au présent dossier à l'égard des sujets suivants :

- Bilan de la Stratégie

L'intervenant a produit auprès de la Régie, le 31 octobre 2016, un rapport préparé par MM. Jean-Claude Deslauriers et Jacques Fontaine[6].

À son rapport, l'intervenant mentionne :

> **« *Recommandation No. 1***
> *Nous recommandons à la Régie de requérir qu'HQT <u>modifie sa Stratégie</u> afin de réduire le taux qui persiste à demeurer trop élevé à 40 % de ses transformateurs et inductances qui sont considérés à risque.* » (page iii, nos soulignés)

La recommandation à l'égard de la modification de la Stratégie dépasse le cadre fixé par la Régie dans sa décision D-2016-136 en regard de l'intervention de SÉ-AQLPA dans le présent dossier :

---

[5] Pages 6 à 8.

[6] Pièce SÉ-AQLPA – 1, Document 1. Quant aux recommandations 3, 5 et 6, le Transporteur ne les commente pas, sans y adhérer, et s'en remet à ses commentaires à l'égard de la recommandation 1 de l'intervenant ci-dessus ainsi qu'à la rubrique 3 des présentes.

> « *[20] La Régie juge qu'il est prématuré, dans le présent dossier, de traiter des aspects relatifs à des modifications méthodologiques de la Stratégie. En effet, la Régie en est au stade de l'évaluation de son bilan.* »
>
> […]
>
> « *[22] Par conséquent, la Régie autorise SÉ-AQLPA à intervenir sur le sujet de la Stratégie en se limitant à l'examen du bilan, tel que présenté par le Transporteur, plutôt que de proposer des modifications aux aspects méthodologiques de la Stratégie.* »

Quant au taux de risque des transformateurs et inductances, le Transporteur souligne que le pourcentage des équipements à risque suit les prévisions du Transporteur et aurait augmenté s'il n'avait pas réalisé des interventions sur ces équipements, tel que mentionné à la pièce HQT-2, Document 1, p. 20. De plus, le taux de risque des transformateurs et inductances ne peut être comparé à celui des autres équipements (disjoncteurs, lignes et automatismes) vu les critères de pérennité propres aux transformateurs et inductances.

Pour ces raisons et avec égards, la recommandation no 1 devrait être rejetée.

À son rapport, l'intervenant mentionne :

> « *La question que nous nous posons est double. Nous nous demandons :*
>
> - *Est-ce que la Stratégie aurait dû prévoir cette situation ?*
> - *Et est-ce que la stratégie aurait pu prévoir ces remplacements ?*
>
> *Nous nous posons ces deux questions non pas dans le but de gérer le seul cas de ces transformateurs PK mais plutôt afin d'<u>examiner si nous tirons de ce cas des leçons utiles</u> au bilan d'ensemble de la Stratégie de gestion de pérennité des actifs du Transporteur.* » (page 8, nos soulignés)

En réponse aux questionnements de l'intervenant, le Transporteur réitère que le remplacement des disjoncteurs de modèle PK du dossier R-3968-2016 résulte d'événements circonstanciels reliés à un nombre et un type d'équipements bien précis. La Stratégie vise à déterminer le niveau optimal d'intervention à court terme et le lissage des interventions et des investissements à long terme sur la base des critères de pérennité. Le Transporteur souligne que les 280 disjoncteurs de modèle PK remplacés dans le cadre du dossier R-3968-2016 ne représentent que 3 % des 8 820 disjoncteurs qui sont considérés dans la grille d'analyse du risque des disjoncteurs.

L'examen de ce cas particulier du remplacement des disjoncteurs de modèle PK ne permet ni ne justifie d'apporter des modifications à la Stratégie.

À son rapport, l'intervenant mentionne :

> « *Le fait qu'il n'y ait que 45 disjoncteurs sur les 290 qu'il faille remplacer en maintien des actifs selon la grille de risque et qu'il n'y ait toujours aucun disjoncteur au niveau de risque 9 <u>indique clairement un défaut dans l'application de la Stratégie</u> mais ne remet pas en cause celle-ci*.
>
> *Pour nous, dès 2008, le fait que la Stratégie évaluait qu'il n'existait <u>aucun disjoncteur au niveau de risque 9 ne faisait pas de sens</u> puisque ce niveau de risque est composé du produit de la probabilité de défaillance et de l'impact.* » (pages 10 et 11, nos soulignés)

En réponse aux affirmations de l'intervenant aux pages 10 et 11, le Transporteur rappelle que les disjoncteurs ont été évalués en fonction des critères de pérennité des équipements,

dont l'âge, le nombre d'opérations, la fiabilité et la dégradation tels que mentionnés à l'annexe 1 de la pièce HQT-2, Document 1. Les grilles d'analyse du risque de la Stratégie permettent au Transporteur de sélectionner les actifs en fin de vie et non des actifs identifiés suite à des événements circonstanciels comme le cas des disjoncteurs de modèle PK.

Le Transporteur souligne que seulement 45 disjoncteurs de modèle PK sont remplacés selon la grille de risque de la Stratégie. Les autres disjoncteurs de modèle PK sont des actifs identifiés à la suite d'événements circonstanciels et sont remplacés dans la catégorie Respect des exigences et non suivant la Stratégie.

De plus, selon la Stratégie, les équipements au niveau de risque 9 résulte de l'atteinte de la pondération maximale de toutes les cotes d'impact potentiel de la défaillance d'un équipement, soit 40 % sur le réseau et la clientèle, 20 % sur le fonctionnement du poste, 20 % sur la sécurité du public ou du personnel, 10 % sur l'environnement et 10 % sur les coûts collatéraux, ce qui n'est pas le cas de ces disjoncteurs.

Les affirmations des pages 10 et 11 de l'intervenant sont non fondées.

À son rapport, l'intervenant mentionne :

> « *Dès 2008, nous soulignions que l'impact varie selon la localisation du disjoncteur, ce que les témoignages d'Hydro-Québec TransÉnergie ont confirmé en audience.* » (page 14, nos soulignés)

Le Transporteur rappelle que l'impact d'une défaillance de disjoncteur selon son emplacement sur le réseau est considéré dans l'impact d'une défaillance en fin de vie d'un équipement, par l'impact sur le fonctionnement du poste dont la pondération s'élève à 20 %.

À son rapport, l'intervenant mentionne :

> **« *Recommandation No. 4***
> *Nous recommandons à la Régie de l'énergie de prendre acte de l'évolution du risque « le plus élevé » associé aux équipements d'appareillage (électrique et mécanique) et aux équipements civils.* » (page 18)

En réponse, le Transporteur souligne que cette recommandation a déjà été formulée par l'intervenant dans le dossier R-3935-2015. À sa décision D-2016-027, la Régie mentionne :

> *[48] La Régie considère que le niveau et la variation constatés par SÉ-AQLPA quant à la proportion des éléments les plus à risque des équipements d'appareillage et des ouvrages civils ont trait à une période trop courte pour que l'on puisse dégager une tendance. Elle note également l'affirmation du Transporteur selon laquelle le niveau constaté en 2015 n'est pas source de préoccupation.*

À son rapport, l'intervenant mentionne :

> **« *Recommandation No. 7***
> *Nous recommandons à la Régie de l'énergie de prendre acte d'une certaine diminution du risque prévu selon la Stratégie bien que celui-ci demeure en forte croissance à terme. Nous recommandons à la Régie de l'énergie de demander au Transporteur une mise à jour de son évaluation du taux de risque sur l'horizon de 20 ans.* » (page 31, nos soulignés)

En réponse à la demande de renseignement numéro 1 de la Régie, en lien avec sa recommandation 7, l'intervenant mentionne :

> « *Cependant le risque prévu à long terme semble problématique à cause de sa variation surprenante d'un dossier à l'autre. Certes, on doit évidemment s'attendre à ce que le taux de risque de long terme évolue en fonction, d'abord, de l'âge des équipements qui restent sur le réseau et qui, à chaque année, vieillissent d'une année ce qui amène une variation dans le taux de risque associé à la courbe dite « en baignoire ». Certes, également, un certain nombre d'équipements à risque sont retirés chaque année alors que des équipements neufs sont ajoutés au parc. Ces variations sont certainement prises en compte dans la courbe d'évolution du risque de court terme de la figure 4 du dossier actuel 3982-2016. Cependant dans la partie long terme de la courbe on assiste à un décalage dans le temps du risque maximum qui se situe maintenant en 2055 et qui subit même un accroissement jusqu'au niveau 13. L'ampleur de ces variations et leur situation dans le temps nous laissent perplexe. Nous avions au contraire plutôt anticipé un plafonnement du risque plus près du niveau 10 que du niveau 13. Et le décalage dans le temps de ce risque, tel que projeté par le Transporteur, est inquiétant. Ces nouvelles projections ne semblent pas cohérentes avec la projection de l'évolution du risque de court terme et avec les efforts accrus en investissements de pérennité qui auraient, au contraire, laissé supposer un plafonnement du risque et même une baisse de la courbe.* » (page 6, nos soulignés)

Le Transporteur dépose l'évolution du taux de risque annuellement depuis 2009 en comparant les prévisions simulées annuellement quant aux risques sur une période de 50 ans et les résultats réels obtenus. Les résultats démontrent que le taux de risque évolue selon les prévisions simulées et que le Transporteur garde le cap sur le contrôle du niveau de risque planifié (HQT-2, Document 1, p.43).

Avec égards, la recommandation no.7 ainsi que les propos de l'intervenant devraient être rejetés.

CONCLUSION

La *Demande d'autorisation du budget des investissements pour l'année 2017 du Transporteur* et la preuve à son soutien

- Sont conformes au cadre réglementaire et probants ;
- Démontrent que le 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.

De plus, le Transporteur entend maintenir l'application de la Stratégie tout en poursuivant son amélioration continue afin d'assurer la pérennité de son parc d'actifs.

Le Transporteur prie donc la Régie d'accueillir sa demande selon ses conclusions.

Le tout respectueusement soumis.