Réplique 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* (RLRQ c. H-5) ayant son siège social au 75, René-Lévesque Ouest, dans la 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

RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR

INTRODUCTION

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu 11 décembre 2016 une réponse de l'intervenante l'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (« AQCIE-CIFQ ») à l'argumentation du Transporteur, et le 15 décembre 2016 l'argumentation de l'intervenante Stratégies Énergétiques et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« SÉ-AQLPA ») dans ce dossier.

En conformité avec la décision D-2016-136 du 16 septembre 2016, le Transporteur offre à la Régie de l'énergie (la « Régie ») sa réplique aux arguments d'AQCIE-CIFQ et SÉ-AQLPA.

RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR

Aspects généraux

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

Au soutien de sa réplique, le Transporteur réitère le contenu de son argumentaire (pièce HQT-4, Document 1) déposé le 8 décembre 2016 et réplique plus spécifiquement à certains aspects de l'argumentation d'AQCIE-CIFQ et SÉ-AQLPA.

Réplique à AQCIE-CIFQ

À sa lettre du 11 décembre 2016, l'intervenante mentionne :

> « *... Or, le constat des intervenants est à l'effet que le budget prévu ne semble pas tenir compte du fait que le Transporteur n'aura plus à investir des sommes importantes, de l'ordre de quelques dizaines de millions de dollars chaque année, à cet égard.* »
>
> *[…]*
>
> « *Il en résulte que, si elle n'en fait pas la demande spécifique auprès du Transporteur, la Régie ne peut pas plus savoir cette année que par le passé si le budget a été établi (par inadvertance, pour ce qui est de cette année) en tenant compte ou pas du coût de remplacement ou de remise à neuf d'un certain nombre de disjoncteurs de modèle PK. D'où la recommandation des intervenants de s'en assurer.* » (Nos soulignés)

Le Transporteur soumet annuellement un budget des investissements pour approbation à la Régie découlant de l'application de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs. À cet égard, le Transporteur met à jour annuellement les grilles d'analyse du risque des équipements, incluant celle des disjoncteurs, dont les disjoncteurs de modèle PK. Ces grilles tiennent compte des remplacements réalisés et permettent d'établir le montant global des investissements des projets du Transporteur, soit le budget des investissements des projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M$ et les investissements des projets dont le coût est supérieur à 25 M$.

Le Transporteur réitère que le budget des investissements 2017 n'inclut pas les investissements associés au remplacement des disjoncteurs de modèle PK, tout comme le budget des investissements des années 2018 et suivantes, car ces disjoncteurs auront tous été remplacés au terme de l'année 2017, suivant le dossier R-3968-2016.

Avec égards, la recommandation de l'intervenante devrait être rejetée par la Régie.

Réplique à SÉ-AQLPA

À la page 2 de son argumentation l'intervenante mentionne :

> « ÿ *mais en apportant quelques reformulations afin de mieux y distinguer le rôle de la Régie au présent dossier qui consiste à évaluer le Bilan 2016 de la Stratégie des changements futurs éventuels de cette Stratégie, qui ne seraient à examiner que lors d'un dossier futur.* » (Nos soulignés)

Le Transporteur constate que l'intervenante apporte des modifications aux recommandations 2, 3, 4 et 6 du rapport de ses consultants déposé à la Régie le 31 octobre 2016 dans le présent dossier en écho à l'argumentation du Transporteur[1].

[1] HQT-4, Document 1.

Le Transporteur exprime son désaccord avec cette étape procédurale initiée de la seule initiative de l'intervenante et qui consiste à modifier ses recommandations au moment de son argumentation finale alors que le rapport de ses consultants fut déposé au dossier de la Régie il y a plus d'un mois et que les indications contenues à la décision D-2016-136[2] sont limpides. Le Transporteur s'en remet à la Régie quant à la recevabilité de ces modifications tardives.

Au paragraphe 6 et aux pages 4 et 5 de son argumentation, l'intervenante modifie les recommandations 1, 2 et 3 des consultants[3] en exprimant des « constats » et en demandant à la Régie de « requérir » du Transporteur « l'état de sa réflexion sur ces problématiques et les solutions » à ces égards.

En réplique, le Transporteur réitère le contenu de son argumentaire aux pages 10 à 12[4] et souligne, avec égards, que les recommandations modifiées 1, 2 et 3 devraient être rejetées tout comme les recommandations initiales du 31 octobre 2016 notamment en ce que les affirmations et les démonstrations qui les supportent sont non fondées.

À la section 4 (pages 7 et 8) de son argumentation, l'intervenante mentionne souhaiter mettre l'emphase sur ses recommandations 2 et 3 en alléguant erronément que la Stratégie de pérennité du Transporteur a failli dans le cas des disjoncteurs.

Le Transporteur réitère le contenu de son argumentaire aux pages 11 et 12[5] et souligne la conclusion de la Régie dans sa décision D-2012-012 :

> *« [115] … La Régie conclut donc que l'application de la Stratégie permet d'<u>assurer la pérennité des actifs</u> du Transporteur et de répartir dans le temps les interventions et les investissements de ce dernier de façon à assurer un impact tarifaire acceptable. » (Nos soulignés)*

Le Transporteur réitère également ses commentaires relatifs aux disjoncteurs de modèle PK dans son argumentation suivant lesquels 45 des 290 disjoncteurs sont remplacés selon la grille de risque de la Stratégie alors que les autres sont des actifs identifiés à la suite d'événements circonstanciels et sont remplacés dans la catégorie Respect des exigences et non suivant la Stratégie.

L'intervenante ne semble pas comprendre la distinction entre les remplacements des disjoncteurs PK qui seront réalisés dans la catégorie Respect des exigences afin de respecter les encadrements internes en matière de sécurité et les remplacements découlant de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs <u>en fin de vie</u> des équipements.

De plus, l'intervenante ne saisit encore pas les notions relatives à l'impact sur le fonctionnement du poste, tel que le mentionne le dossier R-3670-2008, HQT-2, Document 1, p. 48 selon lequel :

---

[2] Voir les paragraphes 20 à 24.
[3] Le Transporteur ignore cependant si les consultants, qui sont les auteurs du rapport qui contient les recommandations, adhèrent à ces modifications déposées par l'intervenante dans son argumentation.
[4] HQT-4, Document 1.
[5] Id.

« Les différents équipements n'ayant pas la même importance stratégique, cette cote permet de les classer en fonction des conséquences d'une défaillance sur le fonctionnement général du poste

La cote d'impact sur le fonctionnement du poste est établie selon la sous-classe de priorité applicable à chaque catégorie. Les sous-classes de priorité regroupent les équipements en fonction de leur impact sur le réseau de transport d'électricité. »

À cet effet, les équipements de la sous-classe-2[6] ont une cote d'impact plus élevée que celle des équipements de la sous-classe 3 dont font partie les disjoncteurs, soit des équipements qui, par leur situation physique ou géographique, ont un impact important sur la performance attendue du réseau et sur la qualité du service aux clients. Les équipements de la sous-classe 3 incluant les disjoncteurs ne pourront ainsi pas atteindre la pondération maximale de l'impact sur le fonctionnement du poste (20 pour cent), et par conséquent atteindre ni la cote d'impact maximale de la défaillance d'un équipement, ni le niveau de risque 9 comme le souhaite l'intervenant dans son rapport du 30 octobre 2016.

Avec égards, les affirmations de l'intervenante à la page 7 sont non fondées.

À la page 8 de son argumentation, l'intervenante mentionne :

« ÿ *De plus, en recommandation 3, nous recommandons à la Régie de l'énergie de constater et de statuer que, lorsque des équipements ont une cote d'impact élevée sur la matrice de risque, la Stratégie omet erronément de requérir des tests plus systématiques et intensifs de leur probabilité de défaillance, ceci afin que toute décision de les remplacer puisse être prise de manière plus sereine et ordonnée, sans attendre qu'une urgence éclate.* » (Nos soulignés)

La Stratégie permet au Transporteur de cibler les interventions en pérennité. Le Transporteur rappelle que ces interventions sont précisées et bonifiées par des diagnostics d'état local (risque diagnostiqué). La combinaison de ces deux moyens a mené la réalisation, par exemple, de 82 % des interventions du Transporteur en pérennité pour l'année 2015[7].

L'intervenante souhaite « *des tests plus systématiques et intensifs de leur probabilité de défaillance* », Le Transporteur souligne que la Stratégie s'inscrit désormais dans le cadre plus large du modèle de gestion des actifs[8] qui tient compte à la fois des besoins en maintenance et en pérennité.

Avec égards, les propos de l'intervenante devraient être rejetés.

À la page 10 de son argumentation, l'intervenante mentionne :

« *La recommandation 1 et le chapitre 2 de SÉ-AQLPA font ressortir d'un risque accru est en train d'apparaître aussi désormais quant aux transformateurs et inductances, et que la Stratégie ne semble pas parvenir à la gérer adéquatement.* »

---

[6] Les équipements de la sous-classe 2 sont des équipements ayant un impact majeur sur le fonctionnement adéquat d'une installation en mode dégradé, c'est-à-dire qu'advenant une panne d'alimentation du poste, la défaillance empêcherait la remise en réseau de l'installation dans un délai acceptable. Il est à noter que les équipements de la sous-classe 1 et 6 sont exclus de la cote d'impact sur le fonctionnement du poste.

[7] Voir HQT-1, Document 1, p. 33.

[8] Voir le dossier R-3981-2016.

Le Transporteur réitère les commentaires qu'il a formulés dans son argumentation et ajoute que le remplacement de plusieurs transformateurs et inductances à risque est déjà planifié dans le cadre de projets à être réalisés au cours des prochaines années[9].

Avec égards, les propos de l'intervenante devraient être rejetés.

À la page 11, de son argumentation, l'intervenante mentionne :

> « *Il nous semble nécessaire que ce report continuel dans le temps et cette croissance de la pointe prévue du risque à long terme puisse faire l'objet d'une évaluation adéquate dans un dossier futur, quant à son réalisme et son fondement factuel.* »

Le Transporteur réitère les commentaires qu'il a formulés dans son argumentation[10], à savoir :

> 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, les propos de l'intervenante devraient être rejetés.

CONCLUSION

Le Transporteur estime que les représentations des intervenantes sont non fondées et inappropriées, notamment en ce qui concerne les remplacements de disjoncteurs de modèle PK qui ne font pas partie du présent dossier.

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* et la preuve à son soutien :

- sont conformes au cadre réglementaire et probantes ;
- démontrent que ce 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.

Le Transporteur prie donc la Régie d'accueillir sa demande selon ses conclusions et de rejeter les arguments des intervenantes.

Le tout respectueusement soumis.

---

[9] Voir HQT-4, Document 1, à la page 11.
[10] Voir HQT-4, Document 1, à la page 13.