Me Pierre Pelletier
Avocat

2843, rue des Berges
Lévis (Québec) G6V 8Y5

Téléphone : 418 903-6886
Cellulaire : 418 928-1971
Télécopieur : 418 650-7075
Courriel : pelletierpierre@videotron.ca

Le 1er septembre 2016

Par courriel, courrier et dépôt au SDÉ

Me Véronique Dubois, Secrétaire
RÉGIE DE L'ÉNERGIE
Tour de la Bourse, C.P. 001
800, Place Victoria, 2e étage, bur. 255
Montréal QC H4Z 1A2

OBJET : Demande d'autorisation du budget des investissements 2017 pour les projets d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars

Dossier : R-3982-2016

Réplique de l'AQCIE et du CIFQ aux commentaires du Transporteur sur leur demande d'intervention

---

Chère Consoeur,

Le Transporteur, dans sa lettre du 25 août 2016, formule les commentaires spécifiques qui suivent relativement à la demande d'intervention de l'AQCIE et du CIFQ.

<u>Premier commentaire du Transporteur :</u>

> *« Quant à <u>l'impact du remplacement des disjoncteurs de modèle PK</u>, 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. »*

Réplique de l'AQCIE et du CIFQ :

L'AQCIE et le CIFQ constatent que le montant demandé pour l'année 2017 relativement à la catégorie Maintien des actifs est de 410 M$ pour les investissements de moins que 25 M$, ce qui est inférieur au montant réel de 2015 (431 M$) et également inférieur au montant autorisé pour l'année 2016 (431 M$ également)[1].

Par ailleurs, dans sa décision D-2016-077 au dossier R-3968-2016, la Régie mentionne :

> ***« [31] Le Transporteur précise que, n'eut été des récents bris lors d'épisodes de grand froid, il aurait tout de même remplacé une trentaine de disjoncteurs de modèle PK dans le cadre de sa Stratégie de pérennité des actifs en 2016. »***

L'AQCIE et le CIFQ comprennent que le Transporteur prévoyait le remplacement des disjoncteurs de modèle PK dans sa Stratégie de pérennité des actifs. Selon les intervenants, le remplacement massif éventuel de ce modèle de disjoncteurs durant les années 2016 et 2017 devrait affecter le remplacement qui était prévu dans la Stratégie de pérennité, et il paraît pertinent d'en connaître l'impact. Par exemple, est-ce que la diminution du montant demandé pour l'année 2017 à la catégorie Maintien des actifs s'explique par le remplacement massif prévu au dossier R-3968-2016? Quelle était l'ampleur des remplacements prévus à la stratégie de pérennité?

Deuxième commentaire du Transporteur :

> *« 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.*
>
> *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. 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*

[1] R-3982-2014 B-0004 ou HQT-1, document 1, page 12.

> *s'agit pas d'une comparaison de la valeur des investissements à la valeur de l'amortissement des actifs. »*

Réplique de l'AQCIE et du CIFQ :

L'examen des tableaux 24, 27 et 28 de HQT-1, document 1 (B-0004) présentant respectivement l'impact tarifaire des investissements ne générant pas de revenus additionnels, l'impact tarifaire des investissements générant des revenus additionnels et l'impact tarifaire de l'ensemble des investissements soulève des interrogations :

- **Au tableau 24, pour l'année 2017, la colonne Tarif annuel montre une valeur de 73,76 $;**
- **Au tableau 27, pour l'année 2017, la colonne Tarif annuel montre une valeur de 73,78 $;**
- **Au tableau 28, pour l'année 2017, la colonne Tarif annuel montre une valeur de 75,31 $.**

Par ailleurs, au dossier R-3981-2016 le Transporteur demande un tarif annuel de 77,48 $/kW/an à compter du 1ier janvier 2017[2].

Selon les intervenants, il y a lieu d'examiner ce qui apparaît comme une incohérence pour chaque catégorie d'investissements. Il en va de la crédibilité de la prévision des impacts tarifaires présentés par le Transporteur.

Par ailleurs, les intervenants comprennent que les tableaux présentés par le Transporteur ne constituent pas une prévision du tarif annuel de transport; cependant, selon eux, ces tableaux indiquent la tendance sur la période. Il est possible, par exemple, de constater que le tarif moyen sur la période 2017-2026 est de 5,7% plus élevé que le tarif actuel.

Troisième commentaire du Transporteur :

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

Réplique de l'AQCIE et du CIFQ :

Il est à noter que la Régie avait demandé que le bilan de la Stratégie de pérennité du Transporteur soit examiné après 5 ans. Selon les intervenants, ce bilan requiert, pour chaque catégorie d'équipements, l'examen de l'évolution du nombre d'équipements selon les divers niveaux de risque et non pas de s'en tenir aux seuls constats faits par le Transporteur.

De plus, il apparaît aux intervenants que le remplacement massif des disjoncteurs de modèle PK en 2016 et 2017 (dossier R-3968-2016) devra être examiné quant à son impact sur l'évolution du niveau de risque et plus globalement sur des modifications possibles quant à la poursuite de la Stratégie du Transporteur.

---

[2] R-3981-2016 B-0004 ou HQT-1, document 1, page 8.

Selon les intervenants, il y a lieu également d'examiner l'évolution de la courbe du taux de risque simulé : la courbe présentée au dossier R-3778-2011[3] est très différente de celle présentée au dossier actuel[4]. La comparaison avec la courbe du dossier R-3778-2011 est pertinente car c'est dans le cadre de ce dossier que la Régie a demandé au Transporteur de présenter un bilan de sa Stratégie lors de la demande d'approbation du budget des investissements 2017.

En conclusion de ses commentaires sur la demande d'intervention de l'AQCIE et du CIFQ le Transporteur s'exprime comme suit :

> *« 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). »*

L'AQCIE et le CIFQ ne remettent nullement en cause ici les décisions antérieures de la Régie encore que celle-ci ait clairement indiqué, notamment au paragraphe 51 de sa décision D-2013-049, que l'année 2017 se prêterait bien à une révision de certaines approches approuvées par la Régie, s'agissant de celle où doit être évaluée la performance de la Stratégie du Transporteur. Ils signalent par ailleurs n'avoir en rien l'intention *« d'importer »* au présent dossier ce qui fait l'objet d'un traitement dans d'autres dossiers à l'égard des disjoncteurs de modèle PK : ils veulent simplement s'assurer que l'impact du remplacement de ces disjoncteurs sur la Stratégie du Transporteur à l'égard des investissements de moins de 25 M$ sera correctement pris en compte.

Je vous prie d'agréer, chère Consoeur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

(s) Pierre Pelletier

Pierre Pelletier
PP/sb
c.c. Me Yves Fréchette

---

[3] R-3778-2011, HQT-1, document 1, page 52.
[4] R-3982-2016, HQT-1, document 1, page 35.