Réplique du Transporteur

C A N A D A

R É G I E D E L' É N E R G I E

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO : R-4059-2018

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 2019 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 le 7 décembre 2018 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-2018-128 du 17 septembre 2018, le Transporteur offre à la Régie de l'énergie (la « Régie ») sa réplique à l'argumentation de SÉ-AQLPA.

Aspects généraux

Le Transporteur réitère que sa preuve documentaire produite est complète, probante et contient toutes les informations réglementaires requises selon la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi ») ainsi que les suivis spécifiques découlant de décisions antérieures de la Régie.

Au soutien de sa réplique, le Transporteur réitère le contenu de son argumentation déposée le 20 novembre 2018 et réplique plus spécifiquement à certains aspects de l'argumentation de l'intervenante.

RÉPLIQUE À SÉ-AQLPA

Le Transporteur offre sa réplique aux divers arguments de l'intervenante lors de son argumentation[1], tel que ci-après.

Concernant le sujet du *Maintien des actifs – Évolution du risque des équipements*, aux pages 4 à 6 de son argumentation, l'intervenante appuie la recommandation 1 du rapport de MM. Deslauriers et Fontaine[2] (ci-après « Rapport »). L'intervenante aborde l'augmentation entre 2017 et 2018 du risque associé aux équipements d'appareillage (électrique et mécanique) et aux ouvrages civils alors que son mémoire faisait part d'une préoccupation d'une croissance rapide depuis 2014.

En réplique, le Transporteur ajoute que la grille de risque de janvier 2018 reflète l'état du vieillissement normal des équipements d'appareillage et des ouvrages civils suivant le contrôle de l'évolution du taux de risque de la Stratégie. La hausse du taux de 2018 par rapport à 2017 est principalement due aux équipements de risques faible et moyen qui migrent vers des risques moyen et fort. Le Transporteur souligne que le nombre d'équipement à risque élevé est demeuré stable en 2018 comparativement à 2017.

Avec égards, en raison de ce qui précède, les conclusions de l'intervenante devraient être écartées par la Régie.

Concernant le sujet du *Maintien des actifs – Évolution du risque des équipements*, à la page 7 de son argumentation, l'intervenante appuie la recommandation 3 du Rapport. L'intervenante mentionne que le Transporteur ne semble pas contredire sa recommandation qui invite la Régie à demander au Transporteur d'étendre sa mise à jour des inventaires à ses catégories d'équipements d'appareillage et civils.

En réplique, le Transporteur a indiqué dans son argumentation qu'il effectue la mise à jour des inventaires de tous les équipements reflétés dans les grilles de risques déposées annuellement à la Régie. Le contexte particulier de la mise à jour des inventaires aux composants de lignes aériennes et de son impact ne justifient pas de remettre en question la mise à jour annuelle déjà effectuée par le Transporteur pour les autres catégories d'équipement.

Avec égards, le Transporteur réitère que la recommandation de l'intervenante devrait être rejetée.

Concernant le sujet du *Maintien des actifs – Évolution du risque des équipements*, aux pages 8 et 9 de son argumentation, l'intervenante appuie les recommandations 4 et 5 du Rapport. L'intervenante dans son argumentation se concentre sur l'année

---

1 Argumentation de SÉ-AQLPA du 7 décembre 2018.

2 Rapport portant date du 19 octobre 2018.

2017 où la simulation du risque est en croissance. De plus, il allègue que le risque réel de cette année a augmenté de façon substantielle à 9,3.

En réplique, le Transporteur mentionne que le taux de risque réel de 2017 est sensiblement identique à la prévision simulée du taux de risque de cette même année. Il ajoute que le vieillissement des actifs de transport l'amène à gérer un parc d'équipement présentant un risque jamais vécu auparavant et qu'il est davantage préoccupé par l'objectif de demeurer en contrôle de l'évolution du risque que par l'atteinte ou non d'une valeur donnée du risque.

Le Transporteur rappelle que le suivi de l'évolution du taux de risque lui permet de lisser les investissements et les interventions dans le temps tout en contrôlant le niveau de risque à long terme. Le taux de risque de 2017 évolue selon les prévisions simulées et démontre la justesse de la Stratégie.

Avec égards, le Transporteur réitère que les recommandations de l'intervenante devraient être rejetées.

Concernant le sujet du *Maintien des actifs – Évolution du risque des équipements*, aux pages 11 et 12 de son argumentation, l'intervenante appuie la recommandation 6 du Rapport. L'intervenante souligne que la Régie y gagnera en qualité d'information si les ouvrages civils sont isolés de l'appareillage dans l'analyse de leur risque.

En réplique, le Transporteur réitère qu'il est en cours de finaliser l'élaboration des critères de pérennité des ouvrages civils en vue de les appliquer lors de la demande d'autorisation du budget des investissements 2020, comme en a pris acte la Régie dans sa décision D-2017-019, à son paragraphe 202.

Le Transporteur juge prématurée la recommandation de l'intervenante.

Concernant le sujet des *Investissements en respect des exigences et en croissance*, aux pages 14 à 16 de son argumentation, l'intervenante appuie les recommandations 10 et 12 du Rapport.

À cet effet, le Transporteur réitère ses commentaires apparaissant à son argumentation (pages 10 et 11) et souligne que l'intervenante reconnaît les contraintes avec lesquelles le Transporteur doit composer pour réaliser ses prévisions dans ces catégories.

CONCLUSION

La *Demande d'autorisation du budget des investissements 2019 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 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 et de rejeter les arguments de l'intervenante.

Le tout respectueusement soumis.

Le 14 décembre 2018