

**MÉMOIRE DE LA  
FÉDÉRATION CANADIENNE DE L'ENTREPRISE INDÉPENDANTE (FCEI)**

**Demande de fixation des tarifs et des conditions d'Hydro-Québec  
dans ses activités de transport d'électricité (années 2023, 2024 et 2025)  
et de distribution d'électricité (année 2025-2026)**

**Préparé dans le cadre du dossier  
R-4270-2024  
Phase 1  
de la Régie de l'énergie du Québec**

**Par  
Antoine Gosselin**

**Le 22 octobre 2024**

## Introduction

Le présent dossier tarifaire porte sur les tarifs de transport d'électricité pour les années 2023 à 2025<sup>1</sup> et sur les tarifs de distribution pour l'année 2025-2026. Il s'inscrit dans un contexte particulier. D'une part, il est le premier dossier basé sur la structure organisationnelle « une Hydro » ayant recours à la nouvelle méthode de cheminement des coûts (MCC). D'autre part, pour le volet distribution, il s'agit de plus du premier dossier en coût de service depuis l'adoption de la *Loi visant à simplifier le processus d'établissement des tarifs de distribution d'électricité, soit depuis* la fixation des tarifs au 1<sup>er</sup> avril 2019.

Par ailleurs, ce dossier suit la présentation par Hydro-Québec de son plan d'action 2035. À cet égard, la FCEI estime important de souligner que ce plan d'action appartient à Hydro-Québec et n'engage pas la Régie. En particulier, le fait que des activités soient prévues au plan d'action ne dégage pas Hydro-Québec de son fardeau de preuve quant au bien-fondé de ces activités et des budgets qui les accompagnent. Entre autres activités découlant du plan d'action, la FCEI estime qu'Hydro-Québec n'a pas rencontré son fardeau de preuve quant au besoin d'augmenter les efforts de maintenance. Elle recommande des ajustements aux revenus requis de 2025 à cet égard, tel que présenté à la section 2.

### 1. Besoins en maintenance

Le Transporteur et le Distributeur prévoient tous deux une augmentation des ressources de maintenance en 2025 par rapport 2023. Au niveau de la maintenance directe, le Transporteur prévoit des ressources additionnelles de 26 M\$ contre 77 M\$ pour le Distributeur.

Dans le cas du Transporteur, il explique que l'augmentation des heures de maintenance a un impact de 7 M\$ sur le revenu requis.<sup>2</sup> Il explique le reste de la hausse par divers facteurs tels que la décontamination des sols, des travaux plus coûteux et l'augmentation des frais de déneigement et entretien.

Pour sa part, le Distributeur explique que la hausse des heures de maintenance, principalement en maintenance conditionnelle, contribue à hauteur de 25 M\$ à la croissance des coûts. À cela

---

<sup>1</sup> Considérant que les tarifs de transport 2023 et 2024 n'auront pas d'impact sur les tarifs payés par ses membres, la FCEI limite ses représentations aux tarifs de transport 2025.

<sup>2</sup> B-0044, p. 64

s'ajoutent 20 M\$ en stock, achats de biens et services externes. Une modification au cheminement des coûts explique l'essentiel du reste de la hausse.<sup>3</sup>

Le Transporteur justifie l'augmentation des ressources en maintenance par la volonté de maintenir les niveaux de maintenance préventive à des niveaux comparables à ceux des années 2018 à 2022. La FCEI est étonnée par cette explication puisque les heures à pied-œuvre en maintenance préventive prévues pour 2025 (853 000 heures) sont supérieures de 14 % à celles observées entre 2018 à 2022 (moyenne de 751 000 heures).<sup>4</sup>

Selon la FCEI, le besoin de ressources de maintenance préventive supérieur de 14 % par rapport à l'historique n'est pas supporté par la preuve. La FCEI partage l'opinion du Transporteur à l'effet que les niveaux de maintenance préventive entre 2018 et 2022 ont mené à des résultats favorables. Toutefois, contrairement au Transporteur, la FCEI ne croit pas que les indicateurs disponibles permettent de conclure à un besoin de maintenance supérieur. Le Transporteur voit une tendance à la hausse dans l'évolution des indisponibilités forcées (IF), notamment les indisponibilités forcées par type d'emplacement d'exploitation (IFE) des disjoncteurs, transformateurs et des compensateurs (CS, CLC, CXC, GC).<sup>5</sup> S'il est vrai que les figures 3 et 4<sup>6</sup> présentent une hausse des indisponibilités observable entre 2020 et 2023 pour ce qui est des disjoncteurs, les niveaux de 2023 se situent à l'intérieur de la plage des données historiques autant pour les IF que pour les indisponibilités forcées due à une défaillance<sup>7</sup> (IFD).

---

<sup>3</sup> B-0044, p. 68

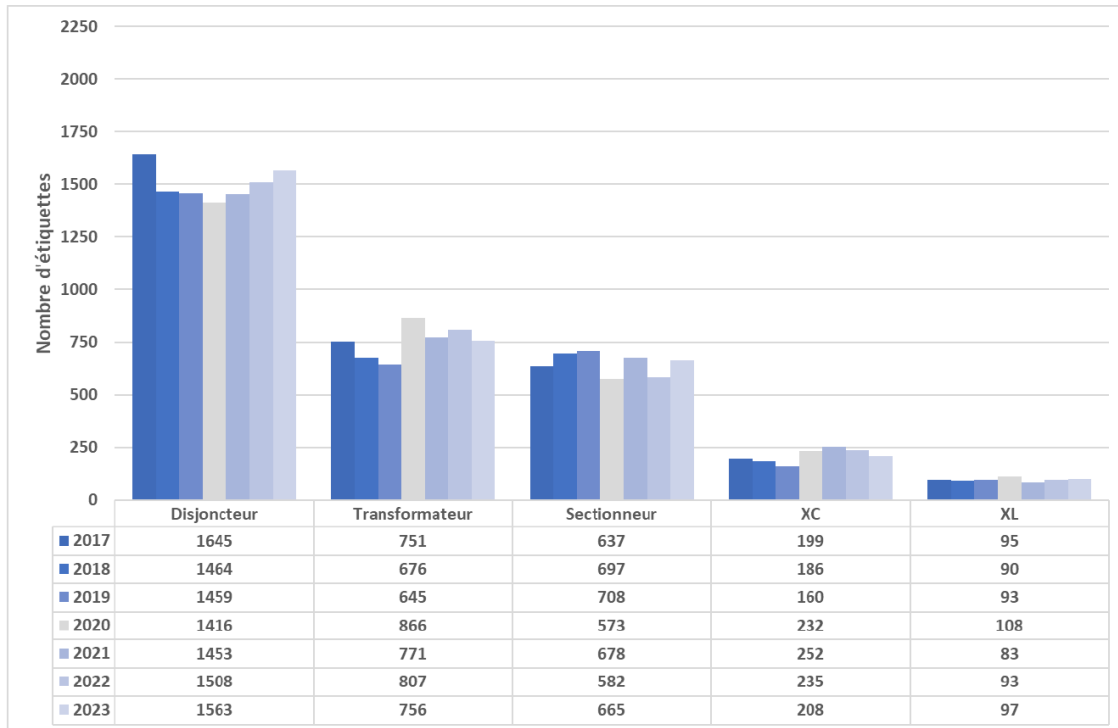
<sup>4</sup> B-0011, p. 20

<sup>5</sup> B-0091, p. 4, réponse 1.1

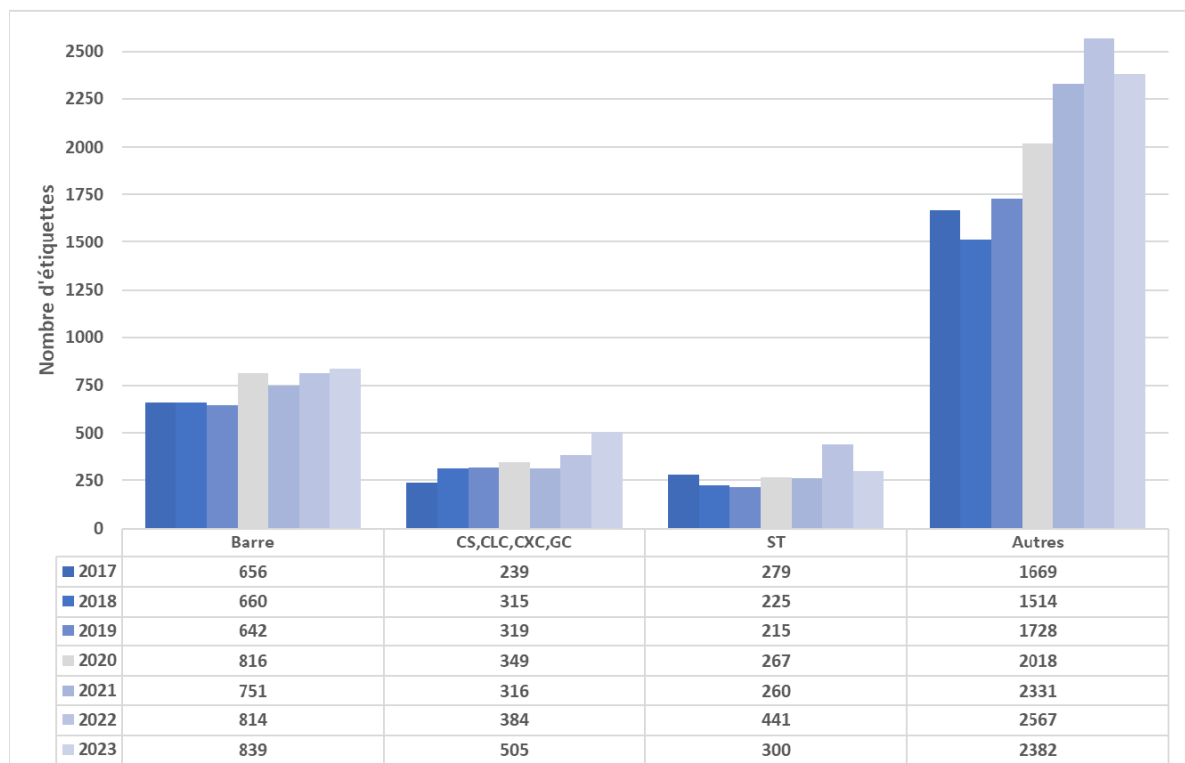
<sup>6</sup> B-0011, pp. 21 et 22

<sup>7</sup> B-0091, p. 4, figure R-1.2

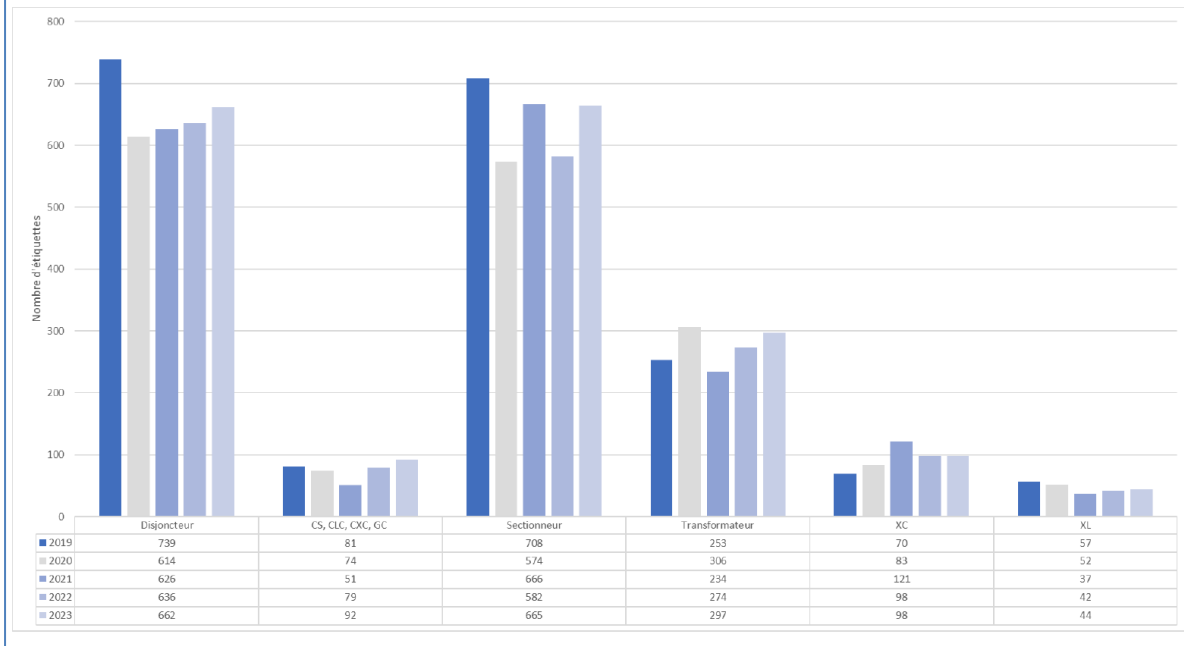
**Figure 3**  
**Indisponibilités forcées par type d'emplacement d'exploitation**



**Figure 4**  
**Indisponibilités forcées par type d'emplacement d'exploitation (suite)**

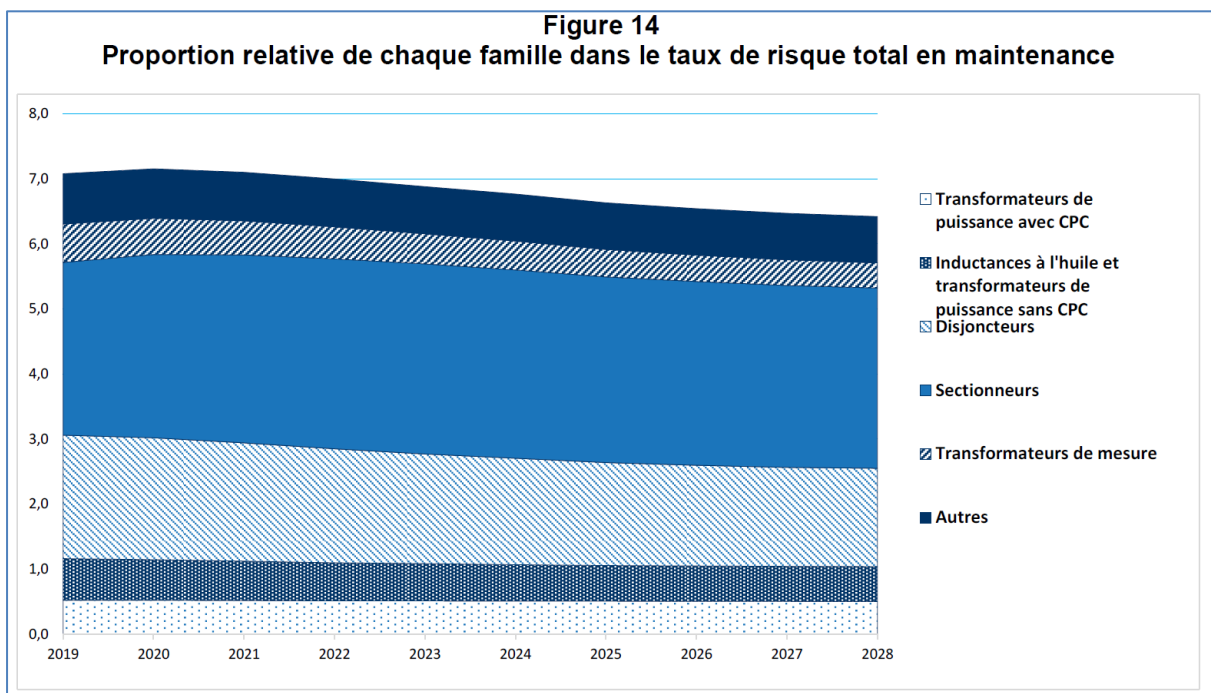
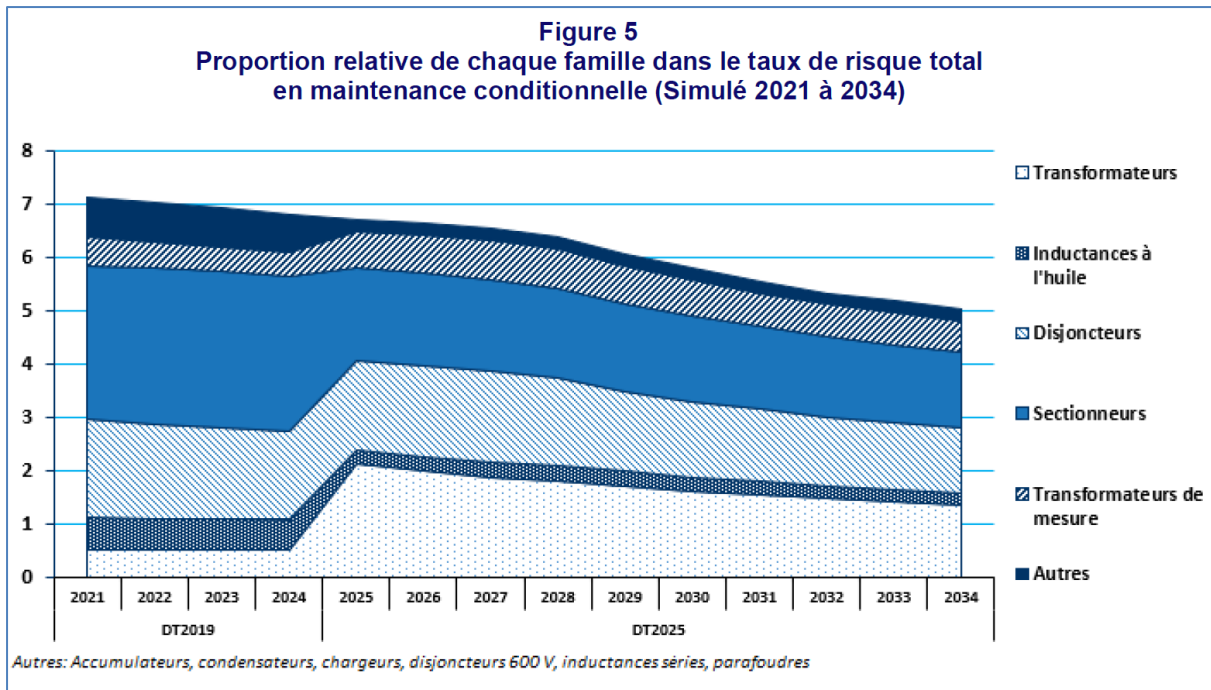


**Figure R-1.2**  
**IFD par emplacement pour la période 2019-2023**



Aucune tendance ne se dégage des IF ou des IFD des transformateurs selon la FCEI. Pour ce qui est des compensateurs, l'observation d'une tendance, s'il en est une, repose sur la seule donnée des IF de 2023. Pour ce qui est des IFD la valeur de 2023 se situe également à l'intérieur de la plage des données historiques.

Pour ce qui est du taux de risque en maintenance conditionnelle simulé, il présente une tendance à la baisse constante à partir de 2021 et la simulation au présent dossier présente un niveau de risque semblable à la simulation du dossier tarifaire 2020 (R-4096-2019, B-0005, p. 29) jusqu'en 2028 et poursuit sa décroissance par la suite. En effet, on peut évaluer que le taux de risque total simulé au présent dossier se situe aux alentours de 6,75 en 2025 et décroît aux environs de 6,5 en 2028 ce qui est sensiblement comparable à ce qui était simulé dans le cadre du dossier tarifaire 2020.



Enfin, le balisage des indicateurs de fiabilité T-SAIDI, T-SAIFI-SI et T-SAIFI-MI<sup>8</sup> montrent que le Transporteur fait mieux que ses pairs canadiens.

<sup>8</sup> B-0014, pp. 23 à 24 figures 16 à 18

La FCEI ne croit pas non plus que la preuve supporte à ce stade-ci le besoin de rehausser les ressources en maintenance en distribution. Dans un premier temps, la demande du Distributeur découle d'un objectif de réduction des pannes de 35 % pour les faire passer d'environ 41 000 par année (moyenne et basse tension)<sup>9</sup> présentement à 27 000 par année d'ici 2035. Cet objectif représente une modification importante de l'équilibre entre les coûts et la performance dont le bien-fondé devrait être démontré. Qui plus est, le Distributeur n'explique pas comment il détermine le nombre d'heures requis pour réaliser ses activités de maintenance envisagées. En réponse à une question de la FCEI à ce propos, il répond :

« Les besoins en heures sont déterminés en fonction des stratégies décrites dans la pièce HQD-2, Document 1 (B-0025). »<sup>10</sup>

Or, la pièce B-0025 ne contient pas d'information sur l'établissement du nouveau de ressources requis pour atteindre les objectifs fixés.

Le Distributeur ne semble pas non plus en mesure de dire quelles seront les activités accomplies avec les budgets demandés pour 2025.

« 1,5 Relativement à la référence (ii), veuillez indiquer le nombre prévu de chacune des interventions mentionnées pour 2025. Veuillez également fournir le nombre d'interventions réelles de chaque type pour les années 2020 à 2023.

**Réponse :**

**Comme mentionné dans la pièce HQD-2, Document 1 (B-0025), le Distributeur a amorcé une analyse du cycle de vie et de la performance des actifs stratégiques soutenant le développement de son futur modèle de gestion des actifs. Le Distributeur est à identifier les zones à fort potentiel d'amélioration. Pour 2024, il a identifié les gestes les plus pertinents (interventions de maintenance, remplacement d'actifs, projets pilotes sur de nouvelles solutions, etc.). L'information demandée par l'intervenant n'est pas encore disponible. Par ailleurs, le choix du meilleur geste à poser pourrait évoluer d'une année à l'autre. »<sup>11</sup>**

---

<sup>9</sup> B-0103, p. 5, Tableau R-2.2

<sup>10</sup> B-0079, p. 21, réponse 7.2

<sup>11</sup> B-0106, p.6, réponse 1.5

Qui plus est, il semble que les ressources dédiées à la maintenance directe ont déjà augmenté de manière sensible depuis 2019 comme le suggère l'extrait suivant relatif à l'ajout de 3000 employés permanents et 500 employés temporaires depuis 2019 :

« La croissance des effectifs constatée sur cette période découle principalement des besoins additionnels en lien avec la stratégie de gestion des actifs du Transporteur et la mise en place du plan de fiabilité et de résilience du Distributeur, auxquels s'ajoutent pour les prochaines années les besoins liés au lancement du Plan d'action 2035. »<sup>12</sup>

(Nous soulignons)

Par ailleurs, les ressources dédiées à la maîtrise de la végétation sont également en forte hausse et atteignent 190 M\$<sup>13</sup> pour le Distributeur en 2025 contre 163 M\$<sup>14</sup> en 2023. Le Distributeur indique que le traitement de la végétation contribue de façon importante à la réduction du nombre de pannes.

De plus, le Distributeur indique que « sans les événements climatiques majeurs survenus au Québec en 2019 et 2022 » les indicateurs SAIDI et CAIDI seraient comparables à ces deux autres canadiens.<sup>15</sup> L'indicateur SAIFI présente un niveau supérieur aux comparables canadiens bien que relativement stable entre 2018 et 2022.

En somme, le Distributeur n'explique pas comment il a choisi l'objectif de 35 % et n'a pas démontré que l'objectif de réduction des pannes de 35 % représente un équilibre adéquat entre la recherche d'un taux de pannes plus faible et les coûts qu'il requiert. Le Distributeur estime d'ailleurs « qu'il est prématuré de se prononcer à ce sujet puisqu'il est en transition de ses façons de faire ».<sup>16</sup> La FCEI estime pour sa part que dans la mesure où le Distributeur est déjà engagé dans son plan de fiabilité, il est on ne peut plus pertinent de se poser cette question.

**Considérant ce qui précède, la FCEI recommande à la Régie de demander au Distributeur qu'il dépose une preuve démontrant le bien-fondé des objectifs de son Plan d'action 2035 eu égard à la fiabilité en distribution et particulièrement à la réduction des pannes ainsi que les coûts qu'ils engendrent, lors du prochain dossier tarifaire, lequel servira selon toute vraisemblance de base à l'établissement des revenus requis pour**

---

<sup>12</sup> B-0079, p. 24, réponse 7.11

<sup>13</sup> B-0006, p. 11, tableau 2

<sup>14</sup> B-0044, p. 23, tableau 14

<sup>15</sup> B-0030, p. 41

<sup>16</sup> B-0106, p. 7, réponse 1.7

**plusieurs années à venir. Cette preuve devrait présenter le niveau d'intensité des interventions envisagées et l'impact sur la fiabilité de différents niveaux de ressources.**

**Pour ce qui est du budget 2025, la FCEI recommande de ne pas reconnaître la hausse des budgets relatifs à l'augmentation des ressources en maintenance directe relativement à 2023, soit 7 M\$ en transport et 45 M\$ en distribution pour un total de 52 M\$.**

De plus, les ressources additionnelles entraînent des coûts secondaires au niveau de plusieurs autres activités incluant : Support opérations en maintenance, Expertise, Soutien technique aux opérations, Conduite de réseau, Gestion des actifs de planification du portefeuille et Transport (Services partagés). La FCEI estime que la part des coûts de ces activités associée à l'augmentation des activités de maintenance devrait également être réduite du revenu requis, bien qu'elle ne soit pas en mesure d'en évaluer le niveau.