

**/DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) À
HYDRO-QUÉBEC DANS SES ACTIVITÉS DE TRANSPORT RELATIVE À LA
POLITIQUE D'AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT**

**DESCRIPTION SYNTHÉTIQUE DES INVESTISSEMENTS
ET DE LEURS OBJECTIFS**

1. Référence : [B-0175](#), p. 7 et 9.

Préambule :

« À titre de repères, le Transporteur propose, à la pièce HQT-5, Document 2, certains ajustements à la Description synthétique des catégories d'investissement et de leurs objectifs (« Description synthétique »).

Ces ajustements sont les suivants :

- a) le regroupement des objectifs associés à chacune des catégories;*
- b) l'identification de mots clés distinctifs dans l'énumération des objectifs et leur mise en évidence;*
- c) la sélection d'exemples illustrant leur application;*
- d) l'harmonisation de la présentation des quatre catégories.*

[...]

Or, les catégories d'investissement ne constituent pas de tels principes ou conditions bien que leur description continue d'être pertinente aux fins de l'approbation des projets d'investissement individuel de plus de 25 M\$ et celui du budget d'investissements pour les projets de moins de 25 M\$. En effet, cette description est déjà prévue à l'article 5 du Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie et est déposée annuellement à la Régie¹⁵. Ainsi, le Transporteur considère que cette description n'a pas à faire l'objet d'une définition dans les Tarifs et conditions.

Par ailleurs, le Transporteur propose une Description synthétique ajustée, incorporant des repères afin de donner suite à la demande de la Régie. Cette Description synthétique forme ainsi un tout, et ne peut, de l'avis du Transporteur, être définie et réduite en quelques mots dans les « Tarifs et conditions » ».

Demande :

1.1 Veuillez préciser si le Transporteur demande l'approbation de la Régie pour sa proposition de modification au texte de la « *Description synthétique des catégories d'investissement et de leurs objectifs* ».

- 2. Références :**
- (i) Pièce [B-0176](#);
 - (ii) Dossier R-4059-2018, pièce [B-0005](#), p. 6.

Préambule :

(i) Le Transporteur dépose sa nouvelle « Description synthétique des investissements et de leurs objectifs ».

(ii) Le Transporteur indique ce qui suit dans la description de la catégorie « Maintien des actifs » :

« Les éléments déclencheurs de projets d'investissement en Maintien des actifs proviennent essentiellement de la démarche visant l'état diagnostiqué des équipements, du respect de la Stratégie ou d'avis de maintenance, s'il y a lieu. Les investissements ainsi planifiés et ensuite réalisés en Maintien des actifs assurent donc le renouvellement nécessaire des installations et des équipements afin d'assurer la pérennité du réseau de transport d'électricité ou de télécommunications ».

Demandes :

2.1 Veuillez élaborer sur la pertinence d'introduire, à même la description synthétique de chacune des catégories d'investissement et au même titre que le paragraphe intitulé « Objectifs visés » (référence (i)), un paragraphe distinct portant sur les éléments déclencheurs, comme cela est le cas dans la description de la catégorie « Maintien des actifs » produite au dossier R-4059-2018 (référence (ii)),

2.2 Veuillez élaborer sur la pertinence de présenter, dans une section distincte de la description de chacune des catégories d'investissement, les exemples d'application des définitions.

2.3 Veuillez commenter la pertinence de modifier, comme suit, le titre du document (référence (i)) : « Description synthétique des investissements et exemples d'application ».

3. **Références :** (i) Pièce [B-0176](#), p. 6;
(ii) Dossier R-4059-2018, pièce [B-0005](#), p. 6.

Préambule :

- (i) Le Transporteur dépose sa nouvelle « Description synthétique des investissements et de leurs objectifs ».

En lien avec la catégorie « Maintien des actifs », il y est mentionné:

« Le remplacement ou la réhabilitation d'équipements ou la reconstruction d'installations en fin de vie utile ou ayant fait l'objet d'un diagnostic d'état des actifs, suivant une planification d'interventions tenant compte du risque et respectant la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs (la « Stratégie »);

- *Le remplacement ou la réhabilitation d'équipements ou de familles d'équipements à la suite de bris ou de constats de défaillance.*

Exemples :

- *« Selon les critères de sa Stratégie, les systèmes de commande et de protection de certains postes doivent être remplacés car ils dépassent la fin de leur vie utile. La technologie numérique sur laquelle ils reposent (matériel et logiciels) est désuète et les pièces de réserve, ainsi que l'expertise interne ou externe, ne sont plus disponibles. Le Transporteur procédera alors à leur remplacement et les investissements nécessaires seront catégorisés en Maintien des actifs ». [notes de bas de page omises][nous soulignons]*

- (ii) Le Transporteur indique à la description de la catégorie « Maintien des actifs » :

« Plus particulièrement, les investissements en Maintien des actifs sont rendus nécessaires pour les actifs ayant atteint ou dépassé leur durée d'utilité ou pour ceux dont la performance ne répond pas ou plus aux normes d'exploitation ou qui se dégradent rapidement, les rendant difficilement exploitables. En effet, il arrive que l'on doive remplacer des équipements dont les écarts de performance ne se traduisent pas nécessairement par des bris ou des défauts majeurs, mais génèrent des restrictions qui complexifient l'exploitation du réseau et la durée des interventions, au risque de nécessiter des coûts d'exploitation plus élevés ». [nous soulignons]

Demandes :

- 3.1 Veuillez commenter l'opportunité de maintenir l'expression « ayant atteint ou dépassé leur durée de vie utile » (référence (ii)) au lieu de celle proposée, soit « en fin de vie utile » (référence (i)).

3.2 Veuillez préciser à quelles normes et à quels documents le Transporteur fait référence lorsqu'il mentionne les normes d'exploitation en lien avec la catégorie « Maintien des actifs » (référence (ii)). Veuillez fournir une liste de ces normes d'exploitation.

3.3 Veuillez préciser si les critères de la « Stratégie de gestion de la pérennité des actifs » ont évolué ou sont appelés à évoluer dans le temps. Veuillez également préciser la date des dernières modifications de ces critères, en mentionnant le dossier concerné et la référence de la pièce déposée à cet égard, le cas échéant.

4. **Références :**
- (i) Pièce [B-0176](#), p. 6 et 7;
 - (ii) Pièce [A-0090](#), p. 77 et 78;
 - (iii) Dossier R-4059-2018, pièce [B-0005](#), p. 6.

Préambule :

(i) Le Transporteur dépose sa nouvelle « Description synthétique des investissements et de leurs objectifs ». En lien avec la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service », il y est mentionné :

« Les investissements attribués à cette catégorie sont destinés au maintien ou à l'amélioration de la qualité du service rendu par le Transporteur à l'égard de la capacité de service offerte. Ils incluent notamment les investissements requis pour maintenir la fiabilité du réseau à la suite de la fermeture de centrales ou d'un retrait ou d'un déplacement de charges.

Les investissements attribués à cette catégorie ne sont pas associés au cycle de vie des équipements et installations ni à l'état des actifs.

Objectifs visés :

- *Assurer le maintien et l'amélioration de la fiabilité du réseau. Les investissements requis pour respecter de nouveaux critères de conception⁴, d'exploitation, d'entretien des équipements ou de nouvelles normes liées à la fiabilité du réseau de transport sont également inclus dans cette catégorie, de mêmes que les investissements liés à des innovations technologiques;*
- *Assurer le maintien et l'amélioration de la continuité du service;*
- *Assurer le maintien et l'amélioration de la qualité de l'onde;*
- *Permettre l'amélioration du rendement d'un équipement ». [nous soulignons]*

La note de bas de page # 4 précise :

« ⁴Inclut des mises à jour de critères, exigences ou normes apportées à ceux et celles déjà en vigueur ». [nous soulignons]

(ii) Lors de l'audience du 11 mars 2019, le Transporteur mentionne :

« *Quand on parle, par exemple, de maintien de la fiabilité... Tout à l'heure, on en a fait mention à travers les questions. C'est que s'il arrive un événement sur le réseau, une fermeture de centrale, parce qu'on en a parlé tout à l'heure, qui fait en sorte que notre fiabilité est dégradée, on veut maintenir la fiabilité, on utilise nos critères actuels. Il n'y a pas de nouveaux critères dans ce concept-là, c'est vraiment les critères qu'on utilise à tous les jours quand on fait la planification de notre réseau. Ce qu'on veut dire par la phrase, c'est plutôt le fait que si jamais on avait un nouveau critère de conception ou une nouvelle norme de fiabilité qui nous imposait d'agir et nous imposait de déclencher des investissements pour y répondre, à ce moment-là, pour ces raisons-là, on viendrait catégoriser les investissements dans la catégorie « maintien et amélioration de la qualité de service ». Donc, c'est vraiment deux niveaux là d'investissements ».* [nous soulignons]

(iii) Dans la description de la catégorie « Maintien des actifs », il est écrit :

« *Plus particulièrement, les investissements en Maintien des actifs sont rendus nécessaires pour les actifs ayant atteint ou dépassé leur durée d'utilité ou pour ceux dont la performance ne répond pas ou plus aux normes d'exploitation ou qui se dégradent rapidement, les rendant difficilement exploitables. En effet, il arrive que l'on doive remplacer des équipements dont les écarts de performance ne se traduisent pas nécessairement par des bris ou des défauts majeurs, mais génèrent des restrictions qui complexifient l'exploitation du réseau et la durée des interventions, au risque de nécessiter des coûts d'exploitation plus élevés* ». [nous soulignons]

Demandes :

- 4.1 Veuillez élaborer sur la pertinence de clarifier, dans le corps du texte soumis, l'inclusion des investissements visant à respecter les critères actuels à la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service ». [nous soulignons]
- 4.2 En ce qui a trait à la note de bas de page # 4 (référence (i)), veuillez préciser :
 - les types de critères auxquels le Transporteur réfère (ex : critères de conception du Transporteur, critères du NPCC, etc.). Veuillez fournir une liste de ces critères pour chacun des types précédemment décrits;
 - les exigences auxquelles le Transporteur réfère. Veuillez fournir une liste de ces exigences;
 - les normes auxquelles le Transporteur réfère (normes ou familles de normes de fiabilité, par exemple). Veuillez en fournir une liste par famille (ou type) de normes.
- 4.3 Veuillez préciser à quels critères d'exploitation et à quels critères d'entretien le Transporteur réfère en (i). Veuillez fournir une liste de ces critères.
- 4.4 Veuillez préciser et élaborer sur les éléments permettant de distinguer entre le besoin d'investissement de la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service » pour ce qui est du respect des critères d'exploitation, référé en (i), et le besoin d'investissement

de la catégorie « Maintien des actifs » pour les actifs dont la performance ne répond pas (ou ne répond plus) aux normes d'exploitation référées en (iii). Veuillez fournir des exemples illustratifs de cette distinction.

- 4.5 La Régie constate que, par rapport à la description déposée au dossier R-4059-2018, le Transporteur n'indique plus l'inclusion des projets visant à se prémunir contre les événements climatiques extrêmes dans la description de la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service ». Cette inclusion se retrouve plutôt dans les « Exemples ». Veuillez expliquer en quoi le sens de la description de la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service » demeure le même, en faisant abstraction des exemples fournis.
- 4.6 La Régie constate que seuls les projets permettant l'amélioration du rendement d'un équipement sont considérés en (i). Veuillez préciser si les investissements permettant le maintien du rendement d'un équipement sont considérés comme faisant partie de la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service ». Veuillez élaborer sur la pertinence de clarifier le texte soumis en vue de refléter cette précision.
- 4.7 Veuillez préciser et élaborer sur les éléments permettant de distinguer entre l'« amélioration du rendement d'un équipement » en lien avec la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service » (référence (i)) et « les écarts de performance » en lien avec la catégorie « Maintien des actifs » (référence (iii)). Veuillez fournir des exemples illustratifs de cette distinction.

- 5. Références :**
- (i) Pièce [B-0183](#);
 - (ii) Pièce [B-0184](#);
 - (iii) Pièce [B-0160](#), p. 3.

Préambule :

- (i) Le Transporteur fournit une version comparée du document « Description synthétique des investissements et de leurs objectifs », déposé dans le présent dossier et celui déposé dans le dossier R-4059-2018.
- (ii) Le Transporteur fournit une version comparée du document « Description synthétique des investissements et de leurs objectifs », déposé dans le présent dossier et celui annexé à la décision D-2015-2019. Il présente également les modifications entre le document « Description synthétique des investissements et de leurs objectifs » présenté dans le dossier R-4059-2018 et celui annexé à la décision D-2015-209.
- (iii) Le tableau 1 présente les justifications aux différentes modifications proposées au texte des Tarifs et conditions.

Demande :

- 5.1 Veuillez produire, sous le format du tableau 1 de la référence (iii), les justifications de chacune des modifications apportées par le Transporteur au document « Description synthétique des investissements et de leurs objectifs », depuis la décision D-2015-209.

COMPARAISON AVEC BC HYDRO ET PJM

6. **Référence :** Pièce B-0177, p. 10.

Préambule :

« Yes. I reviewed the investment categories and the underlying objectives used by British Columbia Hydro (BC Hydro) in Canada and PJM in the U.S. to assess commonalities and differences in investment categories.

In comparison to BC Hydro and PJM, HQT's investment categories have significant commonalities on key objectives and main drivers. In particular, while the specific names of the categories are different, HQT, BC Hydro, and PJM use separate categories to distinguish between network upgrades triggered by their customers' service requests versus the upgrades for maintaining reliable transmission service for the benefit of all customers. But there are also differences in categories arising from the contextual differences among the systems, such as the lack of need for new transmission to address congestion costs in the HQT system, as also recognized by the Régie. Differences in investment categories also exist among other system operators, depending on relevance of categories to each of their systems. Therefore, HQT's approach for categorizing transmission investments is aligned with those of other system operators ». [note de bas de page omise]

Demande :

- 6.1 Veuillez fournir la(les) définition (s) générale(s) des « ajouts au réseau » (*network upgrades*) contenue(s) dans le texte des *Open Access Transmission Tariff* respectifs de BC Hydro et PJM.

7. **Référence :** Pièce B-0177, p. 10 et 11.

Préambule :

« BC Hydro uses four categories to classify transmission investments. Three of these categories (Direct Assignment Facilities, Transmission Provider Interconnection Facilities, and Network Upgrades) refer to investments that are triggered by customer requests for generation

interconnection or transmission service, and the fourth one 24 (System Plan Network Upgrades) refers to investments to maintain system reliability to 25 serve BC Hydro's long-term firm service commitments (Point-to-Point (PTP) and Network Integration Transmission Service (NITS) customers, including expected load growth) for the benefit of all users¹⁴.

*In comparison to HQT's four categories, the combination of BC Hydro's three categories (Direct Assignment Facilities, Transmission Provider Interconnection Facilities, and Network Upgrades) is similar to HQT's Growth category, with the only difference that HQT classifies the objective of addressing the load growth as part of the Growth category,¹⁵ while BC Hydro includes that objective as part of the System Plan Network Upgrades. BC Hydro's System Plan Network Upgrades category is similar to the combination of the HQT's two categories Asset Sustainment and Maintenance and 10 Improvement of Service Quality ». [La note de bas de page # 14 réfère au document *BC Hydro, Open Access Transmission Tariff, Attachment O, p. 2*]*

Demande :

- 7.1 Veuillez produire le document *Attachment O* de l'*Open Access Transmission Tariff* (OATT) de BC Hydro.