

Argumentation du Transporteur

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO : R-3935-2015

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 2016
POUR LES PROJETS DU TRANSPORTEUR DONT LE COÛT INDIVIDUEL
EST INFÉRIEUR À 25 MILLIONS DE DOLLARS**

ARGUMENTATION DU TRANSPORTEUR

INTRODUCTION

Le Transporteur s'adresse à la Régie de l'énergie (la « Régie ») afin d'obtenir l'autorisation requise pour l'acquisition et la construction d'immeubles et d'actifs destinés au transport d'électricité conformément à l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi ») et au *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* (le « Règlement »). Il demande ainsi à la Régie d'autoriser son budget des investissements 2016 au montant de 589 M\$.

La Régie, par sa décision D-2015-166, a clairement délimité le cadre de l'intervention de Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« SÉ-AQLPA »).

Le Transporteur présente ci-après un sommaire de certains éléments de sa demande d'autorisation et commente le rapport de SÉ-AQLPA produit au dossier le 19 novembre 2015.

DEMANDE

1.1. CONTEXTE

Le présent dossier constitue la quinzième demande d'autorisation concernant le budget annuel des investissements dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$ produite auprès de la Régie. De façon générale, la Régie a accueilli favorablement les demandes du Transporteur¹.

Le Transporteur présente sa demande en s'appuyant sur le cadre réglementaire, les décisions antérieures de la Régie et l'évolution du réseau de transport d'électricité, tel que ci-après décrit.

La demande d'autorisation, conformément à l'article 5 du Règlement, vise des catégories d'investissement, et non des projets (article 2 du Règlement). Ainsi, la demande soumise par le Transporteur vise l'approbation d'un budget, constitué des flux d'investissement associés à chacune de ces catégories, et non pas l'autorisation de projets individuels spécifiques. Le cadre d'examen du budget annuel d'investissement pour les projets dont le coût est inférieur à 25 M\$ est adapté au mode de planification et de réalisation de tels investissements, comme le Transporteur l'a maintes fois exprimé.

Les différentes sections de la preuve soumise à l'appui de la demande du Transporteur abordent chacune des cinq catégories d'information exigées par l'article 5 du Règlement.

La preuve contient également les suivis spécifiques découlant de décisions antérieures de la Régie ainsi que le suivi des interventions en fonction du risque 2014 et 2015 (voir la pièce HQT-1, Document 1, p. 31 s.).

La preuve qui a été déposée au soutien de la demande du Transporteur fournit à la Régie les informations requises par le cadre réglementaire afin qu'elle puisse autoriser les investissements 2016 du Transporteur pour les projets dont le coût est inférieur à 25 millions de dollars.

1.2. SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS POUR L'ANNÉE 2016

La demande d'autorisation du budget des investissements 2016 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars totalise un montant de 589 M\$. Conformément au cadre réglementaire, le Transporteur présente dans sa preuve les investissements qu'il prévoit par catégorie (HQT-1, Document 1, p. 7 s.).

¹ Voir les décisions D-2002-81, D-2003-71, D-2004-87, D-2005-50, D-2006-89, D-2006-170, D-2008-020, D-2009-013, D-2010-050, D-2010-138, D-2012-012, D-2013-049, D-2014-018 et D-2015-015.

Investissements 2016 pour les projets de moins de 25 M\$

Catégorie d'investissement	Budget (M\$)
Investissements ne générant pas de revenus additionnels	513
Maintien des actifs	431
Maintien et amélioration de la qualité du service	47
Respect des exigences	35
Investissements générant des revenus additionnels	76
Croissance des besoins de la clientèle	76
Total	589

Le Transporteur souligne que le montant des investissements 2016 lié aux **projets en cours au 30 avril 2015** s'élève à 207 M\$ et que le montant des investissements relatifs aux **projets débutant après le 30 avril 2015** s'élève à 382 M\$ pour un total des investissements requis en 2016 de 589 M\$. Le Transporteur rappelle que les flux découlant des investissements relatifs aux projets débutant après le 30 avril 2015 seront établis après que ces projets auront été confirmés, selon les processus en vigueur dans l'entreprise.

Enfin, ces investissements s'inscrivent dans un contexte global des investissements du Transporteur pour l'année 2016 qui s'établit à 1 943 M\$, tel qu'il appert de la preuve.

2. JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS

La demande déposée par le Transporteur établit le bien-fondé et la nécessité du budget d'investissement en présentant notamment, pour chaque catégorie d'investissements, les interventions requises afin que celui-ci s'acquitte efficacement de sa mission de fournir les services de transport auprès de l'ensemble de sa clientèle.

2.1. PRÉVISION ET RÉALISATION DES INVESTISSEMENTS

Dans sa preuve, le Transporteur présente son budget pour l'année 2016 ainsi que les prévisions des investissements sur l'horizon 2017 à 2019 (HQT-1, Document 1, p. 15).

Également, le Transporteur fait état de l'historique des investissements autorisés et réalisés au cours des années 2012 à 2014 (HQT-1, Document 1, p. 12 s.).

Ces prévisions et les résultats obtenus démontrent que le Transporteur assure une gestion saine et active de son plan d'investissement qui lui permet de s'acquitter adéquatement de sa mission.

2.2. INVESTISSEMENTS NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS

Les investissements envisagés dans cette catégorie visent le Maintien des actifs, le Maintien et l'amélioration de la qualité du service et le Respect des exigences.

Maintien des actifs

Les investissements requis en 2016 s'élèvent à 431 M\$ et se répartissent comme suit (HQT-1, Document 1, p. 16) :

Investissements 2016 en Maintien des actifs

Actifs	Budget Projets < 25 M\$ (M\$)
<i>Appareillage</i>	195
<i>Automatismes</i>	65
<i>Lignes</i>	66
<i>Actifs de soutien</i>	78
<i>Télécommunications</i>	27
Total	431

Les investissements relatifs aux actifs de transport d'électricité (appareillage, automatismes, lignes) résultent de l'application de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur (la « Stratégie »). Le Transporteur présente les grilles d'analyse du risque de ces actifs de transport (HQT-1, Document 1, p. 18 s.).

Les investissements relatifs aux actifs de soutien et de télécommunications font l'objet de démarches distinctes et tiennent compte des caractéristiques particulières de ces types d'actifs.

Maintien et amélioration de la qualité du service

Ces investissements visent la satisfaction de la clientèle ou le rehaussement de la qualité du service. Ils totalisent 47 M\$ pour l'année 2016.

Le Transporteur identifie et classe les investissements de cette catégorie selon différents éléments déclencheurs indiqués au tableau suivant (HQT-1, Document 1, p. 25) :

Investissements 2016 en Maintien et amélioration de la qualité du service

Éléments déclencheurs	Budget Projets < 25 M\$ (M\$)
<i>Comportement du réseau de transport</i>	19
<i>Fiabilité des équipements</i>	7
<i>Continuité de service</i>	14
<i>Qualité de l'onde</i>	0
<i>Durabilité des équipements</i>	0
<i>Recherche et développement</i>	7
Total	47

Le Transporteur présente les améliorations prévues et les indicateurs sur lesquels les différents projets pourraient avoir un impact.

Respect des exigences

Ces investissements découlent de la nécessité pour le Transporteur de se conformer aux lois et règlements en vigueur, aux engagements contractuels, aux encadrements et normes internes et aux exigences de la North American Electric Reliability Corporation (la « NERC »).

Les investissements requis en 2016 s'élèvent à 35 M\$ et se répartissent comme suit (HQT-1, Document 1, p. 28) :

Investissements 2016 en Respect des exigences

Sources d'exigences	Budget Projets < 25 M\$ (M\$)
<i>Lois, règlements et avis</i>	5
<i>Engagements contractuels</i>	1
<i>Normes ou encadrements internes</i>	9
<i>Exigences de la NERC</i>	20
Total	35

En 2016, des investissements de 20 M\$ sont requis pour l'implantation de la version 5 des normes de fiabilité de la catégorie CIP (protection des infrastructures critiques). Il s'agit d'une part d'interventions liées à la sécurisation physique des installations visées, en particulier les bâtiments des postes de transport, et d'autre part d'interventions liées au déploiement des solutions technologiques dans les centres d'exploitation du réseau (CCR, RCCR et CT). Le Transporteur souligne qu'il s'agit d'interventions distinctes, visant des entités et des fonctions

distinctes au sens du modèle de fiabilité de la NERC. De plus, ces interventions sont réalisées par des ressources et selon des échéanciers propres à chacune (HQT-2, Document 1.1).

Ainsi, pour les investissements ne générant pas de revenus additionnels, la preuve, les informations et les explications fournies démontrent la nécessité du budget demandé par le Transporteur à cet égard.

2.3. INVESTISSEMENTS GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS

Ces investissements visent à combler les besoins croissants pour l'alimentation de la charge locale desservie par Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur ») et à intégrer de la puissance au réseau de transport suivant les demandes des clients du Transporteur.

Les investissements planifiés dans cette catégorie en 2016 s'élèvent à 76 M\$. Ils se répartissent comme suit (HQT-1, Document 1, p. 30) :

- Alimentation de la charge locale : 66 M\$
- Intégration de puissance : 10 M\$

Pour les investissements générant des revenus additionnels, la preuve, les informations et les explications fournies démontrent la nécessité du budget demandé par le Transporteur à cet égard.

2.4. SUIVI DES INTERVENTIONS EN FONCTION DU RISQUE 2014 ET 2015

Le Transporteur présente le suivi des interventions réalisées sur son réseau de transport en fonction du risque pour 2014 et 2015 et l'évolution des taux de risque simulé et réel. Les résultats démontrent que le taux de risque évolue selon les prévisions simulées et démontrent la justesse de la Stratégie (HQT-1, Document 1, p. 31 s.).

2.5. IMPACT TARIFAIRE

Afin d'estimer l'impact tarifaire des investissements projetés, le Transporteur prend en considération les coûts associés aux mises en service qui comprennent l'amortissement, le coût en capital, la taxe sur les services publics ainsi que les charges d'exploitation (HQT-1, Document 1, p. 35 s.). Le Transporteur présente l'impact tarifaire des investissements projetés sur un horizon de 10 ans, le tout conformément aux exigences de la Régie. L'estimation de l'impact tarifaire dans le cadre de la présente demande s'inscrit dans la continuité des décisions antérieures de la Régie quant à l'autorisation des projets d'investissements.

L'estimation de l'impact tarifaire des investissements projetés est présentée comme suit :

- Investissements ne générant pas de revenus additionnels ;
- Investissements générant des revenus additionnels ;
- Ensemble des investissements.

Le Transporteur dépose, en suivi de la décision D-2013-049, des informations relatives à l'impact tarifaire. Ainsi, il présente les mises en service prévues pour l'alimentation de la charge locale de même que l'estimation de la contribution requise du Distributeur pour 2016.

2.6. IMPACT SUR LA FIABILITÉ ET LA QUALITÉ DU SERVICE

Dans le cadre de la planification de ses interventions et de ses investissements, le Transporteur vise à prioriser la fiabilité du réseau de transport d'électricité ainsi qu'à maintenir et améliorer la continuité de service. Il tient particulièrement compte des attentes de la clientèle en termes de disponibilité d'équipements.

Les investissements du Transporteur en Maintien des actifs et en Maintien et amélioration de la qualité du service ont pour objet, de façon générale, d'assurer le maintien et le rehaussement de la fiabilité du réseau de transport et la qualité de la prestation des services de transport, et ce au bénéfice de l'ensemble des clients.

La Stratégie, dont l'évaluation du risque constitue la pièce maîtresse, permet d'identifier les équipements que le Transporteur priorisera lors de ses interventions.

Les renseignements fournis par le Transporteur sont probants et démontrent que le budget des investissements est requis afin de maintenir et d'améliorer la fiabilité du réseau de transport ainsi que la qualité du service offert à la clientèle.

3. RAPPORT DE L'INTERVENANT SÉ-AQLPA – COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR

La Régie, par sa décision D-2015-166², autorise la participation de l'intervenant au présent dossier à l'égard des sujets suivants :

- la sous-réalisation du portrait global des budgets d'investissements en maintien des actifs et la croissance du taux de sous-réalisation de ces budgets dans le portrait global³ ;
- l'explication des écarts et transferts entre les budgets autorisés de différentes catégories ;
- le changement dans la courbe de l'évolution du niveau de risque global des actifs ;
- la diminution importante du nombre de composants des lignes aériennes de janvier 2014 à janvier 2015, qui pourrait fausser la comparabilité interannuelle des matrices de risques.

L'intervenant a produit auprès de la Régie, le 19 novembre 2015, un rapport préparé par MM. Jean-Claude Deslauriers et Jacques Fontaine⁴.

² Pages 6 et 7.

³ À ce sujet, la Régie mentionne à sa décision précitée : « La Régie rappelle que les écarts observés en 2012 et 2013 ont déjà fait l'objet de dossiers antérieurs et elle ne juge pas pertinent de les traiter à nouveau. Elle permet cependant à SÉ-AQLPA de traiter des écarts nouvellement constatés entre les budgets de moins de 25 M\$ autorisés et réalisés des différentes catégories, soit ceux de 2014 et ceux estimés pour 2015. »

⁴ Pièce SÉ-AQLPA – 1, Document 1.

Avec égards, certains aspects du rapport, notamment les recommandations 3-1, 3-2 et 3-3⁵, semblent excéder les paramètres décrits par la décision D-2015-166 précitée. Le Transporteur s'en remet à la Régie à cet égard.

À la page 5 de ce rapport⁶, l'intervenant mentionne :

« RECOMMANDATION NO. 2-1 :

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de requérir que le Transporteur dépose une explication de la forte baisse en 2015 du nombre, déclaré par lui, des composants de lignes survenant malgré que le kilométrage des lignes soit en légère croissance que la répartition par niveau de tension n'ait guère varié.

Dépendant des explications fournies par le Transporteur, il serait loisible à la Régie (après avoir fourni aux intervenantes la possibilité de déposer des commentaires) de requérir au besoin un ajustement de ses données afin d'assurer la comparabilité du nombre de composants de lignes et des risques s'y rapportant d'une année à l'autre. »

En réponse, le Transporteur souligne que la recommandation de SÉ-AQLPA s'apparente à une demande de renseignements laquelle n'a pas été adressée au Transporteur suivant le calendrier fixé par la Régie dans sa décision D-2015-166. Néanmoins, afin d'éclairer la Régie sur ce point, le Transporteur indique que la baisse évoquée par l'intervenant s'explique par un regroupement de composants de lignes à la suite d'un changement de système d'inventaire.

Le Transporteur rappelle qu'il s'est engagé à soumettre un prochain bilan de l'application de la Stratégie lors de la demande d'autorisation du budget des investissements de 2017 dans lequel il comparera les grilles d'analyse du risque présentées depuis janvier 2012, dont celles des composants des lignes aériennes.

Avec respect, la recommandation 2-1 devrait être rejetée par la Régie.

Aux pages 7 à 9 du rapport, l'intervenant mentionne :

« RECOMMANDATION NO. 3-1 :

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de prendre acte de l'évolution du risque « le plus élevé » associé aux équipements d'appareillage (électrique et mécanique) et aux équipements civils.

L'analyse de l'évolution du risque « le plus élevé » de ces catégories d'équipements confirme que la proportion du nombre d'éléments les plus à risque sur l'ensemble des éléments continue d'être en croissance rapide et nous faisons part de notre préoccupation à cet égard à la Régie de l'énergie.

⁵ Le Transporteur souligne que l'an dernier, l'intervenant a fait des représentations similaires à celles contenues au rapport précité : Voir R-3904-2014, pièce SÉ-AQLPA-1, Document 1, aux recommandations 2-1, 2-2 et 2-3. De là, le Transporteur réitère les commentaires qu'il a formulés dans son argumentation au dossier R-3904-2014 et les extraits de la pièce HQT-3, Document 1, pages 12 à 14 sont réputés insérés et récités en entier à la présente.

⁶ Les références qui suivent correspondent aux pages du rapport cité à la note 4.

RECOMMANDATION NO. 3-2 :

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de prendre acte que, selon la définition du risque « le plus élevé », celui-ci n'affecte pas les équipements d'automatismes.

RECOMMANDATION NO. 3-3 :

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de prendre acte que, selon la définition du risque « le plus élevé », celui-ci n'affecte guère les équipements de composants de lignes, sous réserve de la réponse qui sera fournie à notre recommandation 2.1 ci-dessus invitant la Régie à requérir du Transporteur une explication de la forte baisse en 2015 du nombre, déclaré par lui, des composants de lignes et, dépendant de ces explications, de requérir au besoin un ajustement des données afin d'assurer la comparabilité du nombre de composants de lignes et des risques s'y rapportant d'une année à l'autre. »

L'an dernier, l'intervenant a déposé un rapport contenant des représentations similaires à celles ci-dessus décrites⁷.

Le Transporteur a alors répondu aux recommandations de l'intervenant comme suit (extraits⁸) :

« Le Transporteur rappelle que chaque équipement évalué est comptabilisé dans la grille d'analyse du risque à l'intersection de sa cote de probabilité et de sa cote d'impact. La Stratégie prévoit l'inclusion de tous les équipements dans la grille, c'est-à-dire l'élimination du risque zéro (R-3778-2011, HQT-2, Document 1, p. 8 ; voir aussi R-3641-2007, HQT-2, Document 2, p. 6-7).

La zone « en rouge » des équipements cotés de 63 à 81 de cette grille est considérée à risque élevé (R-3670-2008, pièce HQT-2, Document 1, p. 59). La grille d'analyse du risque des équipements d'appareillage (électrique et mécanique) et des ouvrages civils présente le nombre d'équipements considérés à risque élevé et le pourcentage de ceux-ci sur le total des équipements de la grille. Le Transporteur souligne que ce pourcentage actuellement à 0,4 % selon le tableau 9 de la pièce HQT-1, Document 1 est demeuré stable depuis le dossier R-3707-2009. Ce pourcentage tient compte du nombre d'équipements considérés à risque élevé par rapport au total des équipements de la grille.

*Par ailleurs, le **taux de risque** est un indicateur qui permet de quantifier le risque de l'ensemble des équipements tout en tenant compte de la répartition de ceux-ci dans la grille. Le Transporteur considère que ce taux de risque n'est pas encore stabilisé, comme il l'a mentionné à la pièce HQT-2, Document 3, réponse 1-6a.*

Soulignons que la Régie, dans sa décision D-2012-012 (par. 111) note que le taux de risque planifié évolue comme prévu. Le niveau de risque augmentera au cours des prochaines années, puisque des équipements vieillissants seront sujets à plus de pannes. [...]

*En réponse, en sus des commentaires qui précèdent, le Transporteur souligne que la grille d'analyse du risque des **équipements d'automatismes** présente le nombre*

⁷ R-3904-2014, pièce SÉ-AQLPA-1, Document 1, aux recommandations 2-1, 2-2 et 2-3.

⁸ R-3904-2014, pièce HQT-3, Document 1, pages 12 à 14.

d'équipements considérés à risque élevé et le pourcentage de ceux-ci sur le total des équipements de la grille. Le Transporteur souligne que ce pourcentage est demeuré à 0 % depuis janvier 2008 et qu'il tient compte du nombre d'équipements considérés à risque élevé par rapport au total des équipements de la grille.

*La grille d'analyse du risque des **composants des lignes aériennes** présente également le nombre d'équipements considérés à risque élevé et le pourcentage de ceux-ci sur le total des équipements de la grille. Le Transporteur souligne que ce pourcentage est demeuré à 0 % depuis janvier 2010 et tient compte du nombre d'équipements considérés à risque élevé par rapport au total des équipements de la grille.*

Le taux de risque des composants des lignes aériennes, initialement à 8,3 en janvier 2010, a varié jusqu'à 8,7 en janvier 2013 et fléchi à 8,3 en janvier 2014. L'affirmation de l'intervenant, selon laquelle le risque est « stabilisé », est par conséquent non fondée. »

À sa décision D-2015-015 (dossier R-3904-2014), la Régie mentionne (références omises) :

« [99] La Régie ne juge pas opportun de retenir les conclusions tirées par SÉ-AQLPA. Elle ne voit pas la nécessité, dans le cadre de la présente demande, de statuer sur la stabilisation ou non du niveau de risque de certaines catégories d'équipements, tel que définie par l'intervenant. La Régie est d'avis que la présentation actuelle des grilles d'analyse des risques est suffisante, dans une approche de planification et de gestion d'actifs, et qu'elle permet un suivi élargi de l'évaluation du niveau de risque associé aux équipements. »

Ces éléments sont toujours pertinents et le Transporteur demande à la Régie de les considérer à nouveau et de les réitérer dans le présent dossier en faisant, toutefois, les adaptations nécessaires.

En ce qui concerne le pourcentage de l'évolution du risque « le plus élevé », le Transporteur souligne que dans le présent dossier, celui-ci se maintient en janvier 2015 à 0,5 % pour les équipements d'appareillage (électrique et mécanique) et les ouvrages civils et n'est toujours pas, de l'avis du Transporteur, source de préoccupation.

Par ailleurs, le Transporteur fait valoir qu'il y a lieu de considérer le taux de risque de l'ensemble des équipements selon les différents types d'actifs de transport (appareillage, automatismes et lignes) pour tirer des conclusions quant à l'évolution du risque. Ce taux de risque passe de 7,0 en janvier 2014 à 7,4 en janvier 2015 pour les équipements d'appareillage, de 10,7 en janvier 2014 à 10,5 en janvier 2015 pour les équipements d'automatismes et de 8,3 en janvier 2014 à 7,8 en janvier 2015 pour les composants de lignes aériennes.

Le Transporteur rappelle enfin que, globalement, le taux de risque évolue selon les prévisions simulées, comme illustré aux figures 3 et 4 de la pièce HQT-1, Document 1, p. 34, ce qui démontre la justesse de la Stratégie.

Avec égards, les recommandations de l'intervenant devraient être rejetées par la Régie.

Aux pages 14 et 15 du rapport, l'intervenant mentionne :

« **RECOMMANDATION NO. 4-1 :**

Nous recommandons à la Régie d'approuver les budgets d'investissement en maintien des actifs de moins de 25 M\$ tel que demandés par le Transporteur.

RECOMMANDATION NO. 4-2 :

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de prendre acte du fait que le niveau global des investissements totaux en maintien des actifs (tant inférieurs que supérieurs à 25 M\$) apparaît généralement satisfaisant par rapport à l'évolution de la courbe de risque. La situation semble globalement sous contrôle et il n'apparaît aucun problème sérieux à l'horizon de sorte que nous recommandons à la Régie de maintenir sa décision de reporter le bilan de la stratégie de gestion de la pérennité en 2017, ce bilan devant toutefois être accompagné d'un réajustement des prévisions de croissance du risque, lesquelles semblent un peu trop fortes comme nous l'avons souligné. »

Le Transporteur, sans adhérer aux démonstrations ou opinions contenues au rapport précité, prend acte de la recommandation 4-1 de l'intervenant, soit d'approuver le budget des investissements de 431 M\$ en Maintien des actifs pour 2016.

Le Transporteur souligne qu'il déposera l'an prochain un second bilan de l'application de la *Stratégie de gestion de la pérennité des actifs* lors de la demande d'autorisation du budget des investissements 2017. À cette occasion, le Transporteur présentera, entre autres, ses conclusions quant à l'évolution du taux de risque que la Régie pourra alors apprécier avec l'appui des démonstrations correspondantes.

CONCLUSION

La Demande d'autorisation du budget des investissements pour l'année 2016 du Transporteur 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.

Le Transporteur prie donc la Régie d'accueillir sa demande selon ses conclusions.

Le tout respectueusement soumis.