

Argumentation du Transporteur

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO : R-4013-2017

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 2018
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 2018 au montant de 649 M\$.

La Régie, par sa décision D-2017-104, a clairement délimité le cadre de l'intervention de l'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (« AQCIE-CIFQ »).

Le Transporteur présente ci-après un sommaire de certains éléments de sa demande d'autorisation et commente la preuve de l'intervenant produite au dossier le 2 novembre 2017.

1. DEMANDE

1.1. CONTEXTE

Le présent dossier constitue la dix-septième 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.

Les investissements du Transporteur s'appuient notamment sur la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur (la « Stratégie »). Le budget des investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$ est déterminé selon une démarche rigoureuse² dont la Régie s'est déclarée satisfaite. Ce dossier inclut une mise à jour de la Stratégie appliquée aux équipements d'appareillage électrique et aux actifs de télécommunications.

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 décrit ci-après.

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 individuelle de projets. 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, notamment des précisions quant à l'approche de surutilisation (pièce HQT-1, Document 1, p. 13) et aux montants des projets d'addition de transformation prévue dans les postes satellites qui s'échelonnent sur plusieurs années (pièce HQT-1, Document 1, p. 29).

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 2018 du Transporteur pour les projets dont le coût est inférieur à 25 millions de dollars.

1.2. SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS POUR L'ANNÉE 2018

La demande d'autorisation du budget des investissements 2018 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars totalise un montant

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, D-2015-015, D-2016-027 et D-2017-019.

² Décision D-2012-012, paragraphe 107 et pages 32 à 34.

de 649 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.).

Investissements 2018 pour les projets de moins de 25 M\$

| Catégorie d'investissement | Budget (M\$) |
|--|--------------|
| Investissements ne générant pas de revenus additionnels | 561 |
| Maintenance des actifs | 496 |
| Maintenance et amélioration de la qualité du service | 43 |
| Respect des exigences | 22 |
| Investissements générant des revenus additionnels | 88 |
| Croissance des besoins de la clientèle | 88 |
| Total | 649 |

Le Transporteur souligne que le montant des investissements 2018 lié aux **projets en cours au 30 avril 2017** s'élève à 192 M\$ et que le montant des investissements relatifs aux **projets débutant après le 30 avril 2017** s'élève à 457 M\$ pour un total des investissements requis en 2017 de 649 M\$. Le Transporteur rappelle que les flux découlant des investissements relatifs aux projets débutant après le 30 avril 2017 sont établis après la confirmation de ces projets, selon les processus en vigueur dans l'entreprise.

Enfin, ces investissements s'inscrivent dans un contexte global des investissements du Transporteur pour l'année 2018 qui s'établit à 1 732 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'investissement, 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 2018 ainsi que les prévisions des investissements par catégorie sur l'horizon 2019 à 2021 (HQT-1, Document 1, p. 15).

Également, le Transporteur fait état de l'historique des investissements autorisés et réalisés au cours des années 2014 à 2016 (HQT-1, Document 1, p. 10 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. De plus, le Transporteur a continué de recourir, en 2016, à la surutilisation en engageant des surplus de projets afin de maximiser l'utilisation des montants autorisés par la Régie. Ces projets démarrés en surplus pour chacune des catégories d'investissement découlent de la Stratégie et sont de même nature que les projets des catégories d'investissement auxquelles ils appartiennent. L'approche de surutilisation permet au Transporteur de pallier les variations des investissements causées par les aléas que connaissent les nombreux projets gérés annuellement par le Transporteur (HQT-3, Document 1, p. 6 et 7).

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 2018 s'élèvent à 496 M\$ et se répartissent comme suit (HQT-1, Document 1, p. 16) :

Investissements 2018 en Maintien des actifs

| Actifs | Budget Projets < 25 M\$ (M\$) |
|-------------------------------------|---|
| <i>Appareillage</i> | 222 |
| <i>Automatismes</i> | 51 |
| <i>Lignes</i> | 120 |
| <i>Actifs de télécommunications</i> | 20 |
| <i>Actifs de soutien</i> | 83 |
| Total | 496 |

Les investissements relatifs aux actifs de transport (appareillage, automatismes, lignes) et de télécommunications résultent de l'application de la Stratégie. Le Transporteur présente les grilles d'analyse du risque de ces actifs de transport et de télécommunications (HQT-1, Document 1, p. 17 s.). Ces grilles permettent de sélectionner les équipements les plus à risque. Le Transporteur rappelle que le risque évolue en fonction du montant global des investissements en maintien des actifs sans égard au seuil de 25 M\$. Les variations annuelles des montants globaux des interventions dépendent notamment du type d'équipements qui seront remplacés.

Les investissements relatifs aux actifs de soutien font l'objet de démarches distinctes et tiennent compte des caractéristiques particulières de ces types d'actifs³.

³ R-3670-2008, HQT-1, Document 1.2, chapitre 2.

Maintien et amélioration de la qualité du service

Ces investissements visent la satisfaction de la clientèle, le maintien ou l'amélioration de la qualité du service à l'égard de la demande existante. Ils totalisent 43 M\$ pour l'année 2017.

Le Transporteur identifie et classe les investissements de cette catégorie selon différents éléments déclencheurs indiqués au tableau suivant :

Investissements 2018 en Maintien et amélioration de la qualité du service

| Éléments déclencheurs | Budget Projets < 25 M\$ (M\$) |
|--|---|
| <i>Comportement du réseau de transport</i> | 9 |
| <i>Fiabilité des équipements</i> | 19 |
| <i>Continuité de service</i> | 11 |
| <i>Qualité de l'onde</i> | 0 |
| <i>Durabilité des équipements</i> | 0 |
| <i>Recherche et développement</i> | 4 |
| Total | 43 |

Le Transporteur présente les améliorations prévues et les indicateurs sur lesquels les différents projets pourraient avoir un impact (HQT-1, Document 1, p. 25).

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 2018 s'élèvent à 22 M\$ et se répartissent comme suit (HQT-1, Document 1, p. 27) :

Investissements 2017 en Respect des exigences

| Sources d'exigences | Budget Projets < 25 M\$ (M\$) |
|--|---|
| <i>Lois, règlements et avis</i> | 0 |
| <i>Engagements contractuels</i> | 0 |
| <i>Normes ou encadrements internes</i> | 20 |
| <i>Exigences de la NERC</i> | 2 |
| Total | 22 |

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 2018 s'élèvent à 88 M\$. Ils se répartissent comme suit (HQT-1, Document 1, p. 28) :

- Alimentation de la charge locale : 77 M\$;
- Intégration de puissance : 11 M\$.

En 2018, des investissements de 77 M\$ sont requis pour l'ajout de transformateurs afin de pallier le dépassement de la capacité limite de transformation des postes satellites en 2018 et pour des travaux (environ 15 M\$) associés à l'ajout de transformateurs ou l'augmentation de la puissance des transformateurs prévus de 2019 à 2021.

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 2016 ET 2017

Le Transporteur présente le suivi des interventions réalisées sur son réseau de transport en fonction du risque pour 2016 et 2017 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. 32).

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. 33 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'investissement.

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 présente⁴ les mises en service prévues pour l'alimentation de la charge locale et l'estimation de la contribution requise du Distributeur pour 2018 (HQT-1, Document 1, p. 34) de même que les mises en service prévues en intégration de puissance (HQT-1, Document 1, p. 44).

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. STRATÉGIE DE GESTION DE LA PÉRENNITÉ DES ACTIFS (MISE À JOUR)

Depuis sa mise en œuvre en 2007, le Transporteur poursuit l'amélioration de la Stratégie et le développement des critères de pérennité afin d'évaluer le risque associé aux différentes familles d'actifs. En 2017, il a mis à jour la Stratégie pour les équipements d'appareillage électrique et pour permettre son application aux actifs de télécommunications.

3.1. ÉQUIPEMENTS D'APPAREILLAGE ÉLECTRIQUE

Le Transporteur a raffiné les courbes du taux de défaillance des équipements d'appareillage électrique (sauf les sectionneurs basse tension) en utilisant les courbes du modèle de « Weibull ». Il a aussi mis à jour la Stratégie pour refléter l'intégration des transformateurs de courant à même les disjoncteurs de moyenne et basse tensions lors du remplacement de ces derniers. Cette mise à jour a pour effet de diminuer légèrement le nombre de transformateurs de courant à risque pour la simulation à long terme.

La preuve documentaire offerte par le Transporteur au soutien de la mise à jour de la Stratégie est conforme à la décision D-2017-019⁵ selon laquelle la Régie demande au Transporteur de poursuivre le développement des critères de pérennité dans l'objectif de continuer d'améliorer l'évaluation du risque par famille d'actifs.

⁴ En suivi des décisions D-2013-049 et D-2016-027.

⁵ Paragraphe 203.

3.2. ACTIFS DE TÉLÉCOMMUNICATIONS

En suivi de la décision D-2017-019, le Transporteur a présenté la démarche pour établir la base de la Stratégie appliquée aux actifs de télécommunications. Cette démarche se présente comme suit :

- Description des actifs de télécommunications,
- Élaboration des critères de pérennité,
- Évaluation du risque et grille d'analyse du risque spécifiques aux actifs de télécommunications ;
- Détermination du scénario optimal d'intervention à long terme.

Le Transporteur entend poursuivre au cours des prochaines années l'optimisation du niveau d'investissement requis afin d'assurer la pérennité des actifs du réseau de télécommunications tout en contrôlant le niveau de risque.

4. MÉMOIRE DE L'INTERVENANT AQCIE-CIFQ – COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR

La Régie, par sa décision D-2017-104⁶, autorise la participation de l'intervenant au présent dossier afin d'examiner l'ampleur des montants demandés pour chaque catégorie d'investissement. Ce dernier dépose auprès de la Régie son mémoire qui porte la date du 2 novembre 2017.

L'AQCIE-CIFQ à son mémoire (page 6) concernant le **nombre d'équipements à risque** mentionne généralement ce qui suit :

... le Transporteur justifie l'augmentation du budget Maintien des actifs – Appareillage par une plus grande proportion de projets d'investissements inférieurs à 25 M\$ dans le budget global en maintien des actifs et par plus de remplacements ciblés d'équipements à risque élevé suite à l'application du modèle » Weibull ».

...l'augmentation du nombre de remplacements d'équipements à risque ne justifie pas l'augmentation du budget si cela implique une réduction des remplacements d'équipements à risque fort ou élevé. C'est le nombre total de remplacements qui est pertinent et le Transporteur ne mentionne pas si le nombre total de remplacement est plus élevé, ni pourquoi il devrait l'être.

On peut constater qu'il y a une augmentation du nombre d'équipements à risque. Sur la période d'analyse, l'augmentation de ces équipements a varié entre -2,3% et 5,2%. Elle a été de 3,7% en 2017, et le Transporteur ne donne aucune indication que l'augmentation serait particulièrement plus élevée pour l'année 2018. (Nous soulignons)

Avec égards, le Transporteur est en désaccord avec les propos de l'intervenant.

Le Transporteur ne justifie pas l'augmentation du budget des investissements en Maintien des actifs – Appareillage à la suite de l'application du modèle de « Weibull ». Comme il l'explique en réponse à la question 6.1 de l'intervenant dans sa demande de renseignements numéro 1 (HQT-3, Document 2, page 11), la courbe du modèle de « Weibull » permet de préciser l'estimation de la probabilité de défaillance des équipements concernés et a pour

⁶ Pages 5 et 6.

effet de modifier l'ordonnancement des équipements à prioriser dans le choix des interventions ciblées par la Stratégie.

En complément et réponse aux affirmations ainsi qu'à la recommandation de l'intervenant à ce sujet, le Transporteur réitère la réponse à la question 1.1 de la demande de renseignements numéro 2 de la Régie à la pièce HQT 3, Document 1.1, page 4.

De plus, la grille d'analyse du risque des équipements d'appareillage (électrique et mécanique) et des ouvrages civils, déposée par le Transporteur dans le cadre du présent dossier, mise à jour en janvier 2017, est conforme à la décision D-2013-049. La Régie reconnaît dans sa décision D-2017-019, paragraphes 121 et 122, que les grilles de risque sont l'un des principaux produits de la Stratégie. Ces grilles permettent de positionner les équipements en fonction de leur cote de risque.

La recommandation de l'intervenant devrait être rejetée.

L'AQCIE-CIFQ à son mémoire (pages 5 et 7) concernant l'**augmentation du budget des investissements – Appareillage** mentionne généralement ce qui suit :

... la diminution du budget global mentionnée par le Transporteur dans sa réponse à la demande de renseignements de l'AQCIE et du CIFQ ne justifie ni n'explique en rien l'augmentation du budget demandé pour les investissements de la catégorie Maintien des actifs – Appareillage pour les projets de moins de 25 M\$.

Les intervenants déplorent le manque de transparence du Transporteur, qui ne fournit pas d'explications ou de justifications spécifiques concernant l'augmentation proposée de 13,3 %...

Ils recommandent d'accorder une augmentation moins substantielle, de l'ordre de 3,7 %, laquelle correspond au taux d'augmentation du nombre d'équipements à risque pour l'année 2017. (Nous soulignons)

Avec égards, le Transporteur demande à la Régie d'écarter les propos de l'intervenant.

Le Transporteur souhaite rappeler la récente décision D-2017-019 de la Régie concernant le bilan de la Stratégie, soit :

[118] Le Transporteur a mis en œuvre, depuis 2007, une Stratégie visant à maintenir la qualité du service de transport, tout en limitant les investissements à un niveau acceptable. Cette Stratégie repose sur la gestion des risques, en fonction de probabilité de défaillance des équipements et de l'impact de telles défaillances sur le réseau. Elle permet au Transporteur de prioriser les projets à réaliser et d'optimiser l'utilisation de ses ressources humaines et financières.

L'intervenant semble nier l'application ainsi que les résultats de la Stratégie, maintes fois salués par la Régie. Le Transporteur estime inacceptable que le budget des investissements en Maintien – Appareillage puisse être établi sur la seule hypothèse du taux d'augmentation du nombre d'équipements à risque pour l'année 2017 notamment en ce que cette simple approche, outre qu'elle soit contraire à la Stratégie, ignore en grande partie la démarche du Transporteur qui repose sur la gestion des risques en fonction de la probabilité de défaillance des équipements en utilisant de façon optimale les ressources humaines et financières. Cette démarche s'appuie en outre sur une planification intégrée des projets d'investissement du Transporteur qui touchent à la fois la pérennité des actifs et les autres

catégories d'investissement lui permettant d'avoir une vision globale de l'évolution du réseau de transport à long terme.

De plus, l'intervenant omet le fait que le Transporteur se doit de suivre l'évolution globale des investissements en pérennité pour pouvoir apprécier leur tendance, et non uniquement suivre l'évolution annuelle du budget des investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$.

La recommandation de l'intervenant devrait être rejetée.

L'AQCIE-CIFQ à son mémoire (page 7) concernant le sujet des **investissements anticipés sur 3 ans** recommande une planification des investissements anticipés sur une période de trois ans.

En réponse, le Transporteur réitère sa réponse à la question 1.2 de la demande de renseignement numéro 2 de la Régie à la pièce HQT-3, Document 1.1, à la page 6.

Avec égards, la recommandation de l'intervenant est non fondée et devrait être rejetée par la Régie.

L'AQCIE-CIFQ à son mémoire (pages 10 et 11) concernant le sujet des **Composants de lignes aériennes et des lignes souterraines** mentionne généralement ce qui suit :

... recommande donc de réduire le budget des composants de lignes aériennes de 55 M\$, soit une diminution de 34 M\$ par rapport au budget demandé.

... La demande de 31 M\$ pour l'année 2018 est une augmentation qui n'est ni soulignée ni justifiée spécifiquement dans la preuve du Transporteur. Dans les circonstances, les intervenants recommandent un montant qui correspond à celui des 2 dernières années, soit 12 M\$

Avec égards, l'intervenant par ses recommandations nie l'application de la Stratégie ainsi que les diagnostics d'état réalisés par les experts du Transporteur, dont ceux des équipements non simulés, qui appuient les budgets demandés. Le Transporteur estime inacceptable que le budget 2018 de remplacement de composants de lignes aériennes puisse être établi sur la seule affirmation du maintien du budget au niveau de 2017 en ignorant l'évolution du risque de défaillance et le degré de détérioration des équipements associés.

Le Transporteur réitère la réponse à la question 2.1 ainsi que la réponse à la question 3.1 de la demande de renseignements numéro 2 de la Régie à la pièce HQT-3, Document 1.1. aux pages 7 et suivantes.

Les recommandations de l'intervenant devraient être rejetées par la Régie.

L'AQCIE-CIFQ à son mémoire (page 12) concernant la rubrique **Maintien – Actifs de soutien** recommande à la Régie de limiter le budget à ce qu'il était l'an dernier.

Le Transporteur reprend la réponse à la question 4.1 de la demande de renseignements numéro 2 de la Régie à la pièce HQT-3, Document 1.1 (page 9) et soutient que la recommandation non fondée de l'intervenant doit être rejetée par la Régie.

L'AQCIE-CIFQ à son mémoire (page 14) concernant le sujet **Évolution du taux de risque et investissements réalisés** mentionne, afin de justifier l'ampleur des coupes budgétaires qu'il propose, que « *des investissements inférieurs aux investissements autorisés ont été suffisants et ont permis de maintenir le risque réel à un niveau inférieur au risque simulé* ».

Cet argument de l'intervenant a déjà été offert dans le passé à la Régie. Dans le dossier R-3982-2016, à sa décision D-2017-019, la Régie mentionne à cet égard :

[182] Par ailleurs, la prémisse de la position de l'AQCIE est que le taux de risque réel demeure inférieur à celui simulé malgré que le Transporteur n'utilise pas entièrement les sommes autorisées. Or, depuis 2015, le Transporteur applique l'approche de « surutilisation » afin d'utiliser entièrement les sommes d'investissements autorisées. Si cette approche n'a pas pour effet de diminuer les investissements requis tel que recherché par l'AQCIE-CIFQ, elle a certes l'avantage de tester la théorie de celui-ci sur le niveau d'investissement requis. Ainsi, si, en utilisant l'ensemble des sommes autorisées, la Régie devait constater que le taux de risque réel diminuait de manière significative, il pourrait alors y avoir lieu d'ajuster à la baisse le niveau d'investissement annuel requis par le Transporteur pour ses investissements en pérennité inférieurs à 25 M\$.

[183] Par conséquent, la Régie ne donne pas suite à la recommandation de l'AQCIE-CIFQ.

Avec égards, les propos de la Régie précités sont toujours d'actualité. Ainsi, la conclusion de l'intervenant est non fondée et doit être rejetée.

En conclusion (page 14 de son mémoire), l'intervenant mentionne :

En ne considérant que les équipements analysés par les intervenants, les diminutions de budget recommandées totalisent 86 M\$.

Le Transporteur demande à la Régie d'écarter cette conclusion globale. Le présent dossier, à l'instar de ceux qui l'ont précédé, repose sur la prémisse incontournable que le Transporteur doit et prévoit investir des sommes importantes pour assurer le développement et la pérennité de ses installations et ce, afin de continuer à répondre aux exigences de qualité et de fiabilité ainsi qu'à la croissance des besoins des clients.

Le Transporteur rappelle que la Stratégie vise à maintenir la qualité du service de transport tout en limitant les investissements à un niveau acceptable. La Stratégie repose sur la gestion des risques, en fonction de la probabilité de défaillance des équipements et de l'impact des défaillances éventuelles sur le réseau. Elle permet d'identifier les projets prioritaires à la lumière de ces risques et d'utiliser de façon optimale les ressources humaines et financières disponibles au Transporteur.

Avec égards, toute coupe inconsiderée au budget demandé en maintien des actifs pourrait incarner un empêchement d'agir qui pourrait résulter en des conséquences néfastes sur l'évolution du risque de défaillance des équipements à long terme, ce que le Transporteur ne souhaite pas.

CONCLUSION

La Demande d'autorisation du budget des investissements pour l'année 2018 du Transporteur et la preuve à son soutien :

- sont conformes au cadre réglementaire et probantes ;
- 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.

Le tout respectueusement soumis.