

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2020-020

R-4097-2019

20 février 2020

PRÉSENTE :

Esther Falardeau
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

et

Intervenants dont les noms apparaissent ci-après

Décision finale et sur les frais

*Demande d'autorisation du budget des investissements
2020 pour les projets du Transporteur dont le coût
individuel est inférieur à 65 millions de dollars*

Demanderesse :

Hydro-Québec

représentée par M^e Yves Fréchette.

Intervenants :

Association Hôtellerie Québec et Association Restauration Québec (AHQ-ARQ)

représenté par M^e Steve Cadrin;

Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE-CIFQ)

représenté par M^e Pierre Pelletier;

Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA)

représenté par M^e Dominique Neuman.

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION	5
2. CONCLUSIONS PRINCIPALES DE LA RÉGIE.....	8
3. CONTEXTE	9
4. SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS	10
5. SUIVI DES INVESTISSEMENTS AUTORISÉS ET RÉALISÉS	11
5.1 Historique des investissements et des mises en service	11
5.2 Approche de surutilisation	22
6. JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS 2020	25
6.1 Investissements ne générant pas de revenus additionnels.....	25
6.2 Investissements générant des revenus additionnels	33
7. SUIVI DES INTERVENTIONS EN FONCTION DU RISQUE.....	39
8. IMPACT TARIFAIRE DES INVESTISSEMENTS	43
9. IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT.....	46
10. MISE À JOUR DE LA STRATÉGIE DE LA PÉRENNITÉ DES ACTIFS	47
11. RÉALLOCATION ENTRE LES CATÉGORIES	49
12. DEMANDE DE PAIEMENT DE FRAIS	51
DISPOSITIF	53

1. INTRODUCTION

[1] Le 2 août 2019, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande d'autorisation de son budget des investissements 2020 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$, pour un montant total de 920 M\$. Il demande également à la Régie de constater l'écart des investissements réels de l'année 2018 par rapport aux investissements autorisés par la décision D-2018-014¹, pour fins d'intégration à sa base de tarification, lors d'une prochaine demande tarifaire. Subsidiairement, il demande d'autoriser ses projets d'investissement pour l'année 2018 pour un montant de 119 M\$. Le Transporteur demande finalement de lui permettre de réallouer jusqu'à 65 M\$ entre les catégories d'investissement et, lors d'un amendement², ajoute qu'il demande à la Régie d'autoriser, pour 2019, un budget additionnel des investissements de 91 M\$ (la Demande).

[2] La Demande est présentée en vertu des articles 31 (5^o) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*³ (la Loi) ainsi que du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*⁴ (le Règlement).

[3] En vertu de l'article 73 de la Loi, le Transporteur doit obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas déterminés au Règlement, pour acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport d'électricité.

[4] Le second alinéa de l'article 1 du Règlement prévoit, entre autres, que le Transporteur doit obtenir l'autorisation de la Régie lorsque le coût individuel des projets d'investissement est inférieur à un seuil de 65 M\$ et qu'ils n'ont pas encore été reconnus prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport d'électricité en vertu de l'article 49 de la Loi.

[5] En vertu de l'article 5 du Règlement, la demande d'autorisation visée par ce second alinéa de l'article 1 est faite par catégorie d'investissement et doit inclure :

- la description synthétique des investissements et de leurs objectifs;
- les coûts associés à chaque catégorie d'investissement;

¹ Dossier R-4013-2017, décision [D-2018-014](#).

² Pièce [B-0011](#).

³ [RLRQ, c. R-6.01](#).

⁴ [RLRQ, c. R-6.01, r. 2](#).

- la justification des investissements en relation avec les objectifs visés;
- l'impact sur les tarifs;
- l'impact sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité.

[6] Le 6 août 2019, la Régie publie sur son site internet un avis invitant les personnes intéressées à soumettre une demande d'intervention et un budget de participation au plus tard le 21 août 2019 et demande au Transporteur de publier cet avis sur son site internet. Le Transporteur confirme cette publication le lendemain.

[7] Le 18 septembre 2019, la Régie rend sa décision procédurale D-2019-116⁵ par laquelle elle accorde le statut d'intervenant à l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ et SÉ-AQLPA.

[8] Le 3 octobre 2019, la Régie transmet une première demande de renseignements (DDR) au Transporteur. Le 4 octobre 2019, l'AHQ-ARQ et l'AQCIE-CIFQ déposent leur première DDR au Transporteur. SÉ-AQLPA fait de même le 7 octobre 2019.

[9] Le 7 octobre 2019, le Transporteur dépose sa demande amendée⁶ ainsi qu'une pièce révisée⁷.

[10] Le 9 octobre 2019, l'AQCIE-CIFQ dépose une seconde DDR.

[11] Le 18 octobre 2019, le Transporteur dépose ses réponses aux DDR n^{os} 1 des intervenants et de la Régie.

[12] Le 22 octobre 2019, l'AHQ-ARQ conteste la réponse du Transporteur à la question 1.1 de sa DDR n^o 1. Le 25 octobre 2019, le Transporteur répond à cette contestation.

[13] Le 25 octobre 2019, le Transporteur répond à la DDR n^o 2 de l'AQCIE-CIFQ.

⁵ Décision [D-2019-116](#).

⁶ Pièce [B-0011](#).

⁷ Pièce [B-0013](#), révisée le 18 octobre 2019 comme pièce [B-0020](#).

[14] Les 28 et 29 octobre 2019 respectivement, l'AHQ-ARQ⁸ et SÉ-AQLPA⁹ déposent leur preuve écrite.

[15] Le 30 octobre 2019, la Régie rend sa décision D-2019-137¹⁰ par laquelle elle se prononce sur la contestation de l'AHQ-ARQ à l'égard de la réponse du Transporteur à la question 1.1 de sa DDR n° 1. À la suite de cette décision, le Transporteur dépose, le 6 novembre 2019, une réponse révisée¹¹ à la DDR n° 1 de l'AHQ-ARQ.

[16] L'AQCIE-CIFQ dépose sa preuve le 4 novembre 2019¹². L'AHQ-ARQ dépose une preuve amendée le 13 novembre 2019¹³.

[17] Le 2 décembre 2019, la Régie sollicite les commentaires du Transporteur en lien avec un enjeu soulevé dans le cadre du dossier R-4096-2019¹⁴. Ce dernier dépose ses commentaires le 5 décembre 2019¹⁵.

[18] Le 3 décembre 2019, le Transporteur dépose son argumentation écrite¹⁶.

[19] Le 9 décembre 2019, la Régie transmet sa DDR n° 2 au Transporteur¹⁷. Considérant cette nouvelle DDR, la Régie permet aux intervenants qui le souhaitent d'amender leur preuve¹⁸. Le Transporteur dépose ses réponses à la DDR n° 2 de la Régie le 13 décembre 2019¹⁹.

[20] Le 13 décembre 2019, l'AQCIE-CIFQ informe la Régie qu'il n'a pas l'intention de déposer d'argumentation²⁰. L'AHQ-ARQ²¹ et SÉ-AQLPA²² déposent leur argumentation

⁸ Pièce [C-AHQ-ARQ-0009](#).

⁹ Pièce [C-SÉ-AQLPA-0009](#).

¹⁰ Décision [D-2019-137](#).

¹¹ Pièce [B-0027](#).

¹² Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0011](#).

¹³ Pièce [C-AHQ-ARQ-0011](#).

¹⁴ Pièce [A-0009](#).

¹⁵ Pièce [B-0032](#).

¹⁶ Pièce [B-0031](#).

¹⁷ Pièce [A-0012](#).

¹⁸ Pièce [A-0013](#).

¹⁹ Pièce [B-0035](#).

²⁰ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0012](#).

²¹ Pièce [C-AHQ-ARQ-0014](#).

²² Pièce [C-SÉ-AQLPA-0011](#).

le 16 décembre 2019. Le 18 décembre 2019, SÉ-AQLPA soumet des représentations complémentaires²³.

[21] L'AHQ-ARQ dépose une preuve ré-amendée le 17 décembre 2019²⁴.

[22] Le 20 décembre 2019, le Transporteur dépose sa réplique²⁵.

[23] Les 13 et 14 janvier 2020, l'AHQ-ARQ²⁶ et l'AQCIE-CIFQ²⁷ déposent respectivement leur demande de remboursement de frais. SÉ-AQLPA soumet la sienne le 20 janvier 2020²⁸. Le Transporteur commente ces demandes le 29 janvier 2020²⁹.

[24] La présente décision porte sur la Demande ainsi que sur les demandes de paiement de frais des intervenants.

2. CONCLUSIONS PRINCIPALES DE LA RÉGIE

[25] Pour les motifs exposés ci-après, la Régie autorise un budget des investissements de 920 M\$ pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$ et lui permet de réallouer jusqu'à 65 M\$ entre les catégories d'investissement.

[26] Elle constate l'écart des investissements réels de l'année 2018 par rapport aux investissements autorisés par sa décision D-2018-014.

[27] La Régie constate également, pour 2019, un écart anticipé de 91 M\$ par rapport au budget global des investissements autorisés par la Régie.

²³ Pièce [C-SÉ-AQLPA-0012](#).

²⁴ Pièce [C-AHQ-ARQ-0016](#).

²⁵ Pièce [B-0038](#).

²⁶ Pièce [C-AHQ-ARQ-0018](#).

²⁷ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0014](#).

²⁸ Pièce [C-SÉ-AQLPA-0014](#).

²⁹ Pièce [B-0039](#).

[28] De plus, la Régie octroie à l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ et à SÉ-AQLPA un montant de 51 406,76 \$ pour leurs frais de participation au dossier.

3. CONTEXTE

[29] La Demande s'inscrit, pour l'essentiel, dans la continuité des demandes des dernières années et vise à assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité du réseau de transport, de même que la qualité du service de transport.

[30] Pour planifier ses investissements, le Transporteur poursuit l'application de son modèle de gestion des actifs, afin de déterminer l'intervention la plus appropriée selon différents facteurs, dans le but d'optimiser l'ensemble des coûts, qu'il s'agisse de charges ou d'investissements.

[31] En vertu du modèle de gestion des actifs, les investissements du Transporteur s'appuient, notamment, sur la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs (la Stratégie), qui vise à maintenir la qualité du service de transport, tout en limitant les investissements à un niveau acceptable. Elle repose sur la gestion des risques, qui sont établis en fonction de la probabilité de défaillance des équipements et de l'impact des défaillances éventuelles sur le réseau.

[32] Selon le Transporteur, la Stratégie permet ainsi d'identifier les projets prioritaires, à la lumière du niveau de risque, et d'utiliser, de façon optimale, les ressources humaines et financières, tout en mettant à profit les progrès techniques et technologiques les plus récents.

[33] Le Transporteur informe la Régie que la majorité des investissements en « Maintien des actifs » visés par la Demande sont requis pour des remplacements prévus à long terme de l'ensemble des équipements, répartis sur plusieurs années, selon une priorité respectant la Stratégie.

[34] Par ailleurs, le Transporteur répond aussi aux besoins croissants de sa clientèle. Pour réaliser des interventions qui touchent à la fois cette croissance des besoins de la clientèle et la pérennité des actifs, il s'appuie largement sur la planification intégrée afin d'assurer

une planification optimale de ses investissements à long terme et de mieux optimiser ses actions.

[35] Le Transporteur mentionne que le modèle de gestion des actifs, la Stratégie et la planification intégrée lui permettent d'avoir une vision globale et à long terme de l'évolution du réseau et d'assurer une planification optimale des investissements.

4. SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS

[36] Le Transporteur présente, par catégorie, les investissements qu'il prévoit effectuer en 2020 pour les projets dont les coûts sont inférieurs à 65 M\$.

[37] Il prévoit investir 920 M\$ en 2020 pour réaliser ces projets. Ce montant fait partie du montant global de l'ensemble des investissements qui s'élève à 1 775 M\$ et qui inclut les projets requérant une autorisation spécifique de la Régie. Le tableau suivant présente les investissements pour les projets de moins de 65 M\$ par catégorie d'investissement.

TABLEAU 1
INVESTISSEMENTS 2020 POUR LES PROJETS INFÉRIEURS À 65 M\$ (EN M\$)

Catégorie d'investissement	Budget
Investissements ne générant pas de revenus additionnels	778
Maintenance des actifs	670
Maintenance et amélioration de la qualité du service	67
Respect des exigences	41
Investissements générant des revenus additionnels	142
Croissance des besoins de la clientèle	142
Total	920

Source : Pièce [B-0020](#), p. 7, tableau 1.

[38] Le Transporteur présente également les flux monétaires associés aux investissements prévus en 2020³⁰. Ainsi, le montant demandé de 920 M\$ comprend

³⁰ Pièce [B-0020](#), p. 9, tableau 3.

un montant de 388 M\$ permettant de poursuivre ou parachever des projets déjà en cours au 30 avril 2019, de même que des flux monétaires de 532 M\$ liés à des projets débutant après le 30 avril 2019 et non confirmés à cette date. Le Transporteur informe que les flux découlant de ces investissements seront établis lorsque ces projets auront été confirmés.

5. SUIVI DES INVESTISSEMENTS AUTORISÉS ET RÉALISÉS

5.1 HISTORIQUE DES INVESTISSEMENTS ET DES MISES EN SERVICE

Investissements réalisés en 2018

[39] Le Transporteur présente l'historique des investissements autorisés et réalisés pour les projets inférieurs à 25 M³¹\$ pour les années 2016, 2017 et 2018.

TABLEAU 2
HISTORIQUE DES INVESTISSEMENTS (EN M\$)
PROJETS DE MOINS DE 25 M\$

Catégorie d'investissement	2016		2017		2018	
	Autorisé	Réel	Autorisé	Réel	Autorisé	Réel
Ne générant pas de revenus additionnels	513	480	483	494	561	703
Maintien des actifs	431	396	410	423	496	569
Maintien et amélioration de la qualité du service	47	39	56	47	43	49
Respect des exigences	35	45	17	24	22	85
Générant des revenus additionnels	76	44	67	56	88	65
Croissance des besoins de la clientèle	76	44	67	56	88	65
Total	589	524	550	550	649	768

Source : Pièce [B-0020](#), p. 10, tableau 4.

³¹ Le seuil des investissements requérant une autorisation spécifique de la Régie s'établissait, jusqu'au décret 789-2019 du 8 juillet 2019 modifiant le Règlement, à 25 M\$.

[40] Pour l'année 2018, l'écart entre les investissements autorisés et réels pour les projets de moins de 25 M\$ s'élève à 119 M\$ et provient principalement des catégories « Maintien des actifs » et « Respect des exigences », au sein des investissements « Ne générant pas de revenus additionnels ».

[41] Le Transporteur explique l'écart de 73 M\$ entre les investissements réels et autorisés dans la catégorie « Maintien des actifs » comme suit :

- a) Des bris plus importants que prévu des équipements d'appareillage ont nécessité des remplacements urgents, pour un montant de 30 M\$. Le Transporteur explique que la non-réalisation à 100 % de la stratégie de maintenance adaptée en 2017 et en 2018 a contraint la réalisation de la totalité des diagnostics d'état (maintenance préventive). Il réfère aux explications produites dans le cadre du dossier R-4096-2019 à l'égard de la maintenance corrective et préventive³².
- b) Une partie de la « surutilisation » s'est concrétisée à la fin de l'année 2018, pour un montant de 15 M\$. Le Transporteur a considéré pour 2018 un taux de surutilisation de 113 % pour toutes les catégories d'investissement.
- c) Le report en 2018 d'activités associées à différents projets représente un écart de 15 M\$.
- d) Enfin, 13 M\$ d'écart résulte d'une multitude d'éléments provenant de causes diverses.

[42] Le Transporteur informe la Régie que les résultats des dernières années de la catégorie « Maintien des actifs » respectent les volumes de remplacement associés à la Stratégie et que les écarts de 2018 n'affectent pas le respect de cette dernière. Ils reflètent plutôt une situation particulière vécue en 2018. Le Transporteur prévoit, à la lumière des résultats de 2018, diminuer le taux de surutilisation pour 2020.

[43] Dans la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service », l'écart de 6 M\$ est attribuable au fait que des activités de recherche et de développement ont atteint une étape de capitalisation à la fin de 2018. Les coûts de ces activités, qui étaient initialement prévus aux charges, ont été inclus dans le budget des investissements de 2018.

³² Dossier R-4096-2019, pièce [B-0005](#), p. 25.

[44] Dans la catégorie « Respect des exigences », l'écart de 63 M\$ par rapport aux investissements autorisés s'explique comme suit :

- un montant de 21 M\$ a été dépensé pour des travaux de sécurisation des postes;
- un engagement contractuel de 23 M\$ a été conclu par le Transporteur pour régulariser des droits de passage de certaines lignes de transport sur les terrains appartenant à des tiers;
- des remplacements non prévus de parafoudres d'un montant de 8 M\$ et de jeux de barre d'un montant de 20 M\$ ont été réalisés afin d'assurer la sécurité du personnel travaillant dans les postes;
- des activités associées à des normes et encadrements internes n'ont pu être réalisées, ce qui explique un écart de -9 M\$.

[45] En ce qui a trait aux investissements « Générant des revenus additionnels », le Transporteur soumet que l'écart de -23 M\$ s'explique par le report de projets.

[46] Le Transporteur souligne que, pour les projets qui composent le budget des investissements de 2018, les coûts finaux prévus présentent une hausse de moins de 5 % par rapport aux montants autorisés. De plus, l'impact sur le revenu requis résultant de l'écart de 119 M\$ est négligeable, compte tenu que les mises en chantier se produisent sur plusieurs années. En dernier lieu, le Transporteur souligne qu'historiquement, les montants qu'il dépense dans le cadre des budgets des investissements annuels pour les projets de 25 M\$ n'excèdent pas, dans l'ensemble, les montants autorisés par la Régie.

[47] Le Transporteur présente l'historique de 2016 à 2018 des mises en service relatives aux actifs du réseau de transport d'électricité pour les projets de moins de 25 M\$. On y observe une importante augmentation de 192 M\$³³, ce qui équivaut à une hausse de 50 %³⁴ de la valeur des mises en service des projets de la catégorie « Maintien des actifs » en 2018 par rapport à 2017.

³³ 579 M\$ - 387 M\$ = 192 M\$.

³⁴ Pièce [B-0020](#), p. 12, tableau 5.

[48] Le Transporteur demande à la Régie de constater l'écart des investissements réels de l'année 2018 par rapport aux investissements autorisés par la décision D-2018-014, pour fins d'intégration à sa base de tarification, lors d'une prochaine demande tarifaire. Subsidiairement, il demande à la Régie d'autoriser les projets d'investissement de l'année 2018 s'élevant à un montant de 119 M\$.

[49] La Régie a demandé au Transporteur de justifier cette demande relative aux investissements réels de 2018, étant donné que de telles demandes n'ont jamais été soumises auparavant. L'AQCIE-CIFQ aussi s'est interrogé sur la signification et la portée réglementaire de cette demande du Transporteur.

[50] En réponse à la Régie, le Transporteur affirme ne pas avoir présenté de demande de ce type dans le passé, puisque les écarts entre les investissements réels et ceux autorisés étaient modestes, comparativement à l'écart constaté en 2018. Il indique qu'il fait face, pour la première fois, à un écart marqué et qu'il lui apparaît ainsi prudent et respectueux envers la Régie de présenter une demande spécifique à cet égard. Il ajoute qu'il suivra les indications de la Régie quant au traitement approprié de l'écart constaté pour 2018, en conformité avec le cadre législatif et réglementaire. Enfin, le Transporteur précise qu'il présentera, comme à l'habitude, les informations pertinentes au moment de l'inclusion des investissements à sa base de tarification³⁵.

[51] Dans sa preuve, l'AQCIE-CIFQ suggère de traiter des principales explications fournies par le Transporteur à l'égard des investissements de 2018 dans le dossier actuel, notamment en ce qui a trait aux bris d'équipements et à l'application de l'approche de la surutilisation³⁶. L'intervenant soumet que les prévisions de bris majeurs étant basées sur les valeurs historiques, le Transporteur devrait fournir sa prévision des valeurs de bris d'équipements et les valeurs réelles sur la période 2014-2018, ainsi que sa prévision pour les années 2019 et 2020. Il soumet que le Transporteur devrait également justifier l'application de l'approche de la surutilisation pour l'année 2018³⁷. Enfin, la justification du Transporteur à l'égard du dépassement du budget de l'année 2018 devrait également inclure les mesures qu'il avait mises en place pour éviter le dépassement pour l'année 2018 et celles qu'il compte mettre en place pour les années à venir.

³⁵ Pièce [B-0016](#), p. 3 et 4.

³⁶ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0011](#), p. 4.

³⁷ *Ibid.*

[52] En argumentation, le Transporteur affirme qu'il a fourni des compléments d'information suffisants et que sa preuve documentaire est complète. Il affirme aussi que la justification de l'application de l'approche de la surutilisation a été débattue à maintes reprises dans les dossiers antérieurs et que la Régie, dans ses décisions, s'en est déclarée satisfaite. Il ajoute que, conformément à la décision D-2018-014, il a présenté dans le présent dossier les taux de surutilisation de 2018 et 2019 par catégorie d'investissement³⁸. Enfin, il réitère qu'il a révisé à la baisse le taux de surutilisation de 2020 afin de maximiser l'atteinte du budget demandé à la Régie. Il a de plus resserré le suivi des flux annuels des projets d'investissement inférieurs à 65 M\$³⁹.

Opinion de la Régie

[53] La Régie prend note de l'intention du Transporteur de suivre ses indications quant au traitement approprié de l'écart constaté en 2018, en conformité avec le cadre législatif et réglementaire.

[54] L'article 73 de la Loi prévoit qu'une autorisation de la Régie est requise, notamment, lorsque le transporteur d'électricité souhaite acquérir des actifs ou étendre son réseau de transport d'électricité.

[55] Tel qu'exprimé dans sa décision D-2019-116⁴⁰, la Régie est d'avis que l'établissement des investissements est un exercice prospectif fondé sur une vision de l'avenir de la gestion des actifs et de la croissance de la demande.

[56] Par ailleurs, le Transporteur affirme qu'il présentera les informations pertinentes sur les investissements de 2018 au moment de leur inclusion à sa base de tarification. La Régie est d'avis qu'elle pourra effectivement, au moment de l'intégration des actifs à la base de tarification, juger de leur acquisition prudente et de leur utilité⁴¹.

³⁸ Pièce [B-0031](#), p. 12.

³⁹ Pièce [B-0023](#), p. 10.

⁴⁰ Décision [D-2019-116](#).

⁴¹ Pièce [B-0016](#), p. 4.

[57] **La Régie constate l'écart de 119 M\$ des investissements réels de 2018 par rapport aux investissements autorisés par sa décision D-2018-014. Elle invite le Transporteur à fournir, comme à l'habitude, les informations pertinentes relatives aux investissements de 2018 en vue de leur inclusion à sa base de tarification.**

Investissements estimés pour 2019

[58] Le Transporteur demande à la Régie d'autoriser, pour 2019, un budget additionnel des investissements de 91 M\$, conformément à la preuve soumise.

[59] Dans ses décisions D-2019-030⁴² et D-2019-068⁴³, la Régie a autorisé des investissements totaux pour 2019 de 742 M\$ pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$⁴⁴.

[60] Or, au moment du dépôt de la Demande, le montant prévu des investissements pour 2019 était estimé à 833 M\$, excédant ainsi de 91 M\$ le montant total autorisé par la Régie dans ses décisions D-2019-030 et D-2019-068.

[61] Le Transporteur explique que les investissements plus importants que prévu en 2019 ont pour objectif d'assurer le maintien des actifs et visent le respect des exigences, en lien avec les enjeux de santé et de sécurité du personnel. Le tableau suivant présente l'écart, par catégorie d'investissement, entre les investissements prévus pour 2019 et ceux autorisés par la Régie.

⁴² Dossier R-4059-2018 Phase 1, décision [D-2019-030](#).

⁴³ Dossier R-4059-2018 Phase 2, décision [D-2019-068](#).

⁴⁴ Seuil qui était alors applicable en vertu du Règlement.

TABLEAU 3
PORTRAIT DES INVESTISSEMENTS 2019 (M\$)

Catégorie d'investissement	Budget				
	Autorisé	Réel au 30 avril	Estimé 8 mois	Total	Écart
Ne générant pas de revenus additionnels	620	160	600	760	140
Maintien des actifs	503	135	451	586	83
Maintien et amélioration de la qualité du service	52	15	37	52	0
Respect des exigences	65	10	112	122	57
Généralisant des revenus additionnels	122	17	56	73	-49
Croissance des besoins de la clientèle	122	17	56	73	-49
Total	742	177	656	833	91

2019 : Total autorisé correspond aux décisions D-2019-030 et D-2019-068.

Source : Pièce [B-0020](#), p. 13.

[62] Selon le Transporteur, l'écart de 83 M\$ entre les investissements estimés et autorisés pour les investissements « Ne générant pas de revenus additionnels » de la catégorie « Maintien des actifs » s'explique comme suit :

- des bris d'équipements plus importants que prévu, pour un montant estimé de 30 M\$;
- des coûts de réalisation des travaux en « Lignes » plus importants que prévu, pour un montant estimé de 5 M\$, en raison, notamment, de la rareté de la main-d'œuvre entrepreneurs;
- des interventions en « Ouvrages civils » non prévues au moment de l'établissement du budget des investissements de 2019, totalisant 8 M\$;
- la concrétisation d'une partie des projets démarrés dans le cadre de l'approche de surutilisation, pour un montant anticipé de 15 M\$;
- des investissements en actifs de soutien, pour un montant supplémentaire anticipé de 11 M\$;
- un total de 14 M\$ relié à une multitude d'éléments provenant de causes diverses.

[63] Le Transporteur anticipe un écart de 57 M\$ dans la catégorie « Respect des exigences ». Cet écart s'explique par des investissements plus importants que prévu pour assurer la santé et la sécurité du personnel, notamment en remplaçant un plus grand nombre de pièces d'équipement :

- isolateurs de jeux de barre (5 M\$);
- disjoncteurs réenclencheurs (14 M\$);
- ouvrages civils (6 M\$);
- unités de mesure (28 M\$).

[64] En ce qui a trait aux investissements « Générant des revenus additionnels », le montant autorisé de 122 M\$ est revu à la baisse de 49 M\$, en raison de la non-utilisation de la réserve octroyée de 50 M\$ dans le budget des investissements de 2019 pour le raccordement rapide de nouveaux clients au réseau de transport liés à l'usage cryptographique appliqué aux chaînes de blocs, aux centres de données et aux serres. Entre autres, le Transporteur indique qu'il n'a reçu aucune demande pour raccorder des clients de ce secteur d'activité et ne prévoit donc pas la concrétisation de projets dans ce secteur en 2019.

[65] Le Transporteur soumet qu'il expliquera les écarts réels au 31 décembre 2019 lors de la prochaine demande d'autorisation du budget des investissements. Par ailleurs, il indique que l'écart de 91 M\$ entre les montants prévus et autorisés pour 2019 a un impact négligeable sur le revenu requis, étant donné que les montants des mises en service sont répartis sur quelques années.

[66] Le Transporteur rappelle qu'il a utilisé, pour 2019, un taux de surutilisation de 113 % pour toutes les catégories d'investissement, ce qui correspond à 65 M\$ en « Maintien des actifs », 7 M\$ en « Maintien et amélioration de la qualité du service », 8 M\$ en « Respect des exigences » et 16 M\$ en « Croissance des besoins de la clientèle ».

[67] L'AQCIE-CIFQ soumet ses préoccupations à l'égard de la demande du Transporteur relative aux investissements de 2019. L'intervenant constate une augmentation de 83 M\$ (soit 16,5 %) pour la catégorie « Maintien des actifs ». Selon l'AQCIE-CIFQ, le Transporteur n'a pas eu une approche prudente à l'égard du budget en « Maintien des actifs ». Il recommande à la Régie de ne pas autoriser le budget additionnel demandé pour 2019.

[68] L'AQCIE-CIFQ justifie sa recommandation comme suit⁴⁵ :

- a) Le Transporteur ne précise pas les raisons qui lui permettent de prévoir, pour 2019, des bris d'équipement semblables à ceux de 2018. Les informations qu'il a fournies ne sont pas suffisantes pour justifier un budget additionnel de 30 M\$.
- b) L'application de l'approche de surutilisation implique que des projets sont démarrés en amont d'une année sans qu'il y ait d'ajustement en cours d'année, même lorsqu'il apparaît que le budget autorisé sera dépassé. Le Transporteur n'a pris aucune mesure pour respecter le budget autorisé de 2019 et l'AQCIE-CIFQ considère qu'il ne s'agit pas d'un comportement responsable et respectueux des décisions de la Régie. Selon l'intervenant, les explications fournies par le Transporteur pour justifier un budget additionnel de 15 M\$ à ce chapitre sont insuffisantes.
- c) En ce qui a trait au budget additionnel de 13 M\$ expliqué par « *une multitude d'éléments provenant de causes diverses* », les raisons invoquées par le Transporteur pour expliquer le dépassement prévu sont vagues et insuffisantes pour justifier l'autorisation de la Régie.
- d) Quant au budget supplémentaire de 11 M\$ pour le maintien des actifs de soutien, le Transporteur précise qu'il est constitué de 5 M\$ en matériel roulant et de 6 M\$ en équipements de laboratoire et outils. Selon l'AQCIE-CIFQ, les augmentations de budget demandées sont importantes et devraient être justifiées par des raisons et des conditions exceptionnelles, ce qui n'est pas le cas.

[69] En réponse à l'AQCIE-CIFQ, le Transporteur explique que les bris font partie de l'évolution normale du vieillissement des équipements selon la Stratégie et sont intégrés à même les montants prévus en « Maintien des actifs ». La preuve soumise par le Transporteur inclut tous les renseignements exigés par le Règlement⁴⁶.

⁴⁵ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0011](#), p. 6 à 11.

⁴⁶ Pièce [B-0031](#), p. 12.

[70] En ce qui a trait à l'application de l'approche de surutilisation, le Transporteur explique qu'elle vise à dépenser pleinement le budget des investissements autorisé par la Régie. Elle permet de démarrer en amont d'une année un plus grand nombre de projets pour pallier les aléas inhérents à la gestion d'un volume important de projets. Le taux de surutilisation est fixé l'année précédente et est réévalué annuellement, afin de refléter le comportement historique des projets. Le Transporteur souligne aussi que les écarts anticipés de 2019 sont en grande partie attribuables à des causes autres que l'approche de surutilisation.

[71] Pour ce qui est des actifs de soutien, le Transporteur estime avoir suffisamment justifié les montants requis dans ses réponses aux questions 2.1 et 2.2 de la DDR n° 2 de l'intervenant⁴⁷.

[72] Le Transporteur suggère conséquemment que les affirmations de l'AQCIE-CIFQ relatives à l'augmentation du budget pour les investissements en « Maintien des actifs » pour 2019 devraient être rejetées par la Régie⁴⁸.

[73] Quant au questionnement de l'AQCIE-CIFQ sur l'augmentation de 57 M\$, soit de 87,7 % par rapport au montant autorisé pour 2019 pour la catégorie « Respect des exigences »⁴⁹, le Transporteur explique que ces investissements supplémentaires visent à réduire ou à éliminer les risques pour la santé et la sécurité des employés⁵⁰.

Opinion de la Régie

[74] De façon générale, la Régie est préoccupée par les écarts importants observés entre les investissements autorisés et réalisés en 2018 et les montants autorisés et prévus pour 2019. Elle comprend que des événements imprévus sont en cause pour 2018 et 2019. Par ailleurs, elle comprend aussi, à la lecture des réponses du Transporteur à sa DDR n° 1, que ce dernier fait face, pour la première fois, à des écarts de cette importance. En effet, selon le Transporteur, ces écarts se sont toujours avérés modestes dans le passé⁵¹.

⁴⁷ Pièce [B-0023](#), p. 7 et 8.

⁴⁸ Pièce [B-0031](#), p. 13.

⁴⁹ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0011](#), p. 12.

⁵⁰ Pièce [B-0031](#), p. 14.

⁵¹ Pièce [B-0016](#), p. 4.

[75] La Régie prend note des correctifs annoncés par le Transporteur, notamment au taux de surutilisation, afin que cette tendance des deux dernières années ne se poursuive pas. Elle prend note de l'intention du Transporteur d'apporter une attention particulière aux flux annuels des projets, à la lumière des résultats de 2018 et du budget révisé prévu de 2019⁵². La Régie invite le Transporteur à poursuivre ses efforts pour assurer que le niveau d'investissement autorisé pour l'année 2020 soit respecté.

[76] Également, en ce qui a trait à l'écart de 30 M\$ au chapitre des bris d'équipements, le Transporteur affirme, en réponse à l'AQCIE-CIFQ⁵³, que les investissements réels associés aux bris d'équipements étaient de 60 M\$ en 2018, alors que la moyenne historique réelle se situait à 30 M\$. Les bris ont donc été plus importants que prévu, de 30 M\$, ce qui représente un écart de prévision de 100 % par rapport à la moyenne historique utilisée pour établir les prévisions pour cette catégorie⁵⁴.

[77] Pour 2019, le Transporteur prévoit également des bris plus importants que prévu, de 30 M\$. Il affirme toutefois que cet écart sera confirmé lorsque le montant réel des bris de 2019 sera connu.

[78] La Régie invite le Transporteur à envisager un ajustement de sa méthode de prévision des investissements liés aux bris d'équipements, afin de prendre en compte d'autres facteurs que la moyenne historique dans l'établissement de ces investissements. Elle lui demande de faire un suivi de son évaluation et, le cas échéant, des ajustements apportés au moment du prochain dossier de demande d'autorisation du budget des investissements de moins de 65 M\$.

[79] En ce qui a trait à la demande d'autorisation de l'écart de 91 M\$ entre le budget des investissements pour 2019, autorisé dans les décisions D-2019-030 et D-2019-068, et le montant réel anticipé pour 2019, la Régie juge qu'il y a lieu d'appliquer le même traitement que pour l'écart constaté entre le budget prévu pour les investissements de 2018 et le montant qu'elle a autorisé dans sa décision D-2018-014. En effet, pour les raisons exprimées au paragraphe 55, la Régie considère qu'il n'est ni opportun, ni utile d'autoriser des investissements qui ont déjà été réalisés. Ce faisant, la Régie constate l'écart de 91 M\$ pour les investissements estimés en 2019, comparativement aux montants autorisés dans ses décisions D-2019-030 et D-2019-068. Par ailleurs, la

⁵² Pièce [B-0023](#), p. 10, R4.1.

⁵³ Pièce [B-0023](#), p. 5, R1.1.

⁵⁴ Pièce [B-0017](#), p. 7, R3.

Régie comprend que le Transporteur présentera les informations pertinentes relatives aux investissements de 2019 au moment de demander leur inclusion à sa base de tarification.

5.2 APPROCHE DE SURUTILISATION

[80] En ce qui a trait à l'approche de surutilisation, la Régie note que le taux utilisé pour 2019 s'élève à 113 % pour toutes les catégories d'investissement, comme c'était le cas pour 2018⁵⁵. Elle note aussi que les écarts entre les investissements autorisés et prévus pour 2019 excèdent considérablement les montants de surutilisation pour les catégories « Maintien des actifs » et « Respect des exigences », lesquels s'établissent à 65 M\$ et 8 M\$ respectivement.

[81] Tout comme le Transporteur, la Régie favorise le taux de surutilisation le plus juste possible par catégorie d'investissement. Elle comprend, sur la base des informations produites dans les dossiers antérieurs⁵⁶, que le Transporteur se base sur l'historique de réalisation globale des investissements afin de déterminer un facteur de surutilisation par catégorie d'investissement. Elle comprend, comme le Transporteur l'a affirmé antérieurement, que ce dernier estime nécessaire d'actualiser annuellement le taux de surutilisation, en considérant les investissements réels les plus récents, afin d'obtenir un taux représentatif de l'historique récent pour chacune des catégories d'investissement⁵⁷.

[82] La Régie prend note du fait que le Transporteur a ajusté à la baisse le taux de surutilisation de 2020, soit à 110 %, pour chacune des catégories d'investissement, afin de favoriser l'atteinte du budget des investissements demandé⁵⁸. La Régie s'interroge toutefois sur le fait que le même taux de surutilisation soit appliqué pour chacune des catégories d'investissement.

⁵⁵ Pièce [B-0020](#), p. 14.

⁵⁶ Dossier R-4013-2017, décision [D-2018-014](#), p. 12.

⁵⁷ Dossier R-3982-2016, pièce [B-0012](#), p. 6.

⁵⁸ Pièce [B-0023](#), p. 6.

[83] Étant donné les écarts importants observés pour 2018 et 2019, la Régie invite le Transporteur à évaluer le besoin d'actualiser les taux et les montants de surutilisation par catégorie d'investissement en cours d'année en fonction des résultats, de façon à favoriser une pleine utilisation du budget d'investissements autorisé, mais aussi à éviter les dépassements de ce budget.

[84] La Régie réfère au dossier R-3982-2016 dans le cadre duquel le Transporteur avait fait valoir sa perception de l'application de l'approche de surutilisation. Dans sa décision D-2017-019, la Régie résumait les grands principes énoncés par le Transporteur quant à l'application de cette approche⁵⁹ :

« [42] [...] Le Transporteur fait également valoir ce qui suit :

- *la surutilisation lui permet de démarrer des projets dont le niveau total d'investissements dépasse temporairement les investissements autorisés par la Régie afin de pallier les aléas qui peuvent survenir en cours d'année (report ou abandon de projets par les clients, difficulté de négociation d'ententes immobilières, difficulté d'obtention d'autorisations environnementales, délais de livraison du matériel, échec des essais techniques, révision de coûts, etc.);*
- *dans le cadre de l'application de l'approche de surutilisation, les projets réalisés en 2015 et 2016 sont de même nature que les projets justifiés dans chacune des quatre catégories d'investissement de leur demande d'autorisation respective aux dossiers R-3904-2014 et R-3935-2015;*
- *cependant, l'approche de surutilisation ne peut inclure, par exemple, des projets d'addition de transformation à des postes pour lesquels un dépassement de capacité n'aurait pas été déjà identifié et décrit dans la preuve d'un dossier pour répondre aux besoins de la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle »;*
- *plus le Transporteur gère efficacement les aléas en cours de projet et réalise les projets tels que planifiés, moins il y aura d'écart entre les investissements autorisés et réalisés;*
- *le Transporteur démarre un « surplus » de projets en se basant sur l'historique des investissements réalisés au cours des trois dernières années pour calibrer le taux de cette surutilisation pour une année;*
- *le Transporteur est d'avis qu'il est requis d'actualiser le taux de surutilisation annuellement en considérant les investissements réels les plus récents afin d'obtenir un taux représentatif de l'historique récent pour chacune des catégories d'investissements;*

⁵⁹ Dossier R-3982-2016, décision [D-2017-019](#), p. 13 et 14.

- *le Transporteur doit s'assurer que le taux de surutilisation est le plus juste possible par catégorie d'investissement. Ainsi, le taux de surutilisation pour 2017 sera établi pour chaque catégorie d'investissement, en tenant compte des écarts réalisés au cours des trois dernières années, dont, notamment, le dépassement des investissements autorisés pour 2015 dans la catégorie « Maintien des actifs »;*
- *le Transporteur continuera d'actualiser le taux de surutilisation par catégorie d'investissement et raffînera son approche en fonction de ces résultats, de façon à s'assurer une pleine utilisation du budget d'investissements autorisé;*
- *le Transporteur ajoute que, par cette approche, il vise à maximiser l'utilisation du montant autorisé par la Régie sans toutefois le dépasser ». [les notes de bas de page ont été omises]*

[nous soulignons]

[85] La Régie invite le Transporteur à effectuer une gestion active de son plan d'investissement, notamment en adaptant l'application de l'approche de surutilisation à chaque catégorie d'investissement, tel que le Transporteur indiquait le faire dans le cadre du dossier R-3982-2016, et en envisageant des ajustements en cours d'année. Elle l'invite à appliquer une approche de surutilisation qui vise à favoriser l'atteinte du budget qu'elle a autorisé, mais aussi à éviter les dépassements de budget.

[86] **Étant donné ce qui précède, la Régie demande au Transporteur, lors de la prochaine demande d'autorisation du budget annuel des investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$, de déposer un suivi des ajustements et raffinements apportés à l'application de l'approche de surutilisation au cours de l'année 2020, le cas échéant. Elle lui demande aussi de poursuivre un suivi des taux de surutilisation par catégorie ainsi que des montants s'y rapportant qui auront été déterminés, pour chaque catégorie d'investissement, en prenant soin de documenter les facteurs pris en compte dans leur établissement, afin de lui permettre d'apprécier la mécanique et l'incidence de cette approche.**

6. JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS 2020

6.1 INVESTISSEMENTS NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS

6.1.1 MAINTIEN DES ACTIFS

[87] Les investissements requis en 2020 en « Maintien des actifs » s'élèvent à 670 M\$ et représentent près de 86 % du budget de 778 M\$ dédié aux investissements « Ne générant pas de revenus additionnels ». Le tableau 4 précise la répartition de ces investissements.

TABLEAU 4
INVESTISSEMENTS 2020 EN « MAINTIEN DES ACTIFS » (EN M\$)

Maintien des actifs	Budget Projets < 65 M\$
Actifs de transport et de télécommunications	588
Maintien – Appareillage	304
Maintien – Automatismes	83
Maintien – Lignes	144
Maintien – Télécommunications	57
Autres actifs	82
Maintien – Actifs de soutien	82
Total	670

Source : Pièce [B-0020](#), p. 16, tableau 8.

Actifs de transport et de télécommunications

[88] Les investissements requis pour les « Actifs de transport et de télécommunications » totalisent 588 M\$ et sont établis lors de la première étape de la Stratégie pour les équipements considérés à risque. Le Transporteur mentionne que les interventions planifiées en 2020 s'inscrivent en continuation de la Stratégie. D'autres interventions sont également effectuées pour des raisons de sécurité et de fiabilité.

[89] En suivi de la Stratégie et conformément à la décision D-2013-049⁶⁰, le Transporteur fournit les grilles d'analyse du risque, en date de janvier 2019, des équipements d'appareillage (électrique et mécanique) et des ouvrages civils, des systèmes d'automatismes, des composants des lignes aériennes et des équipements de télécommunications⁶¹.

[90] Les interventions planifiées pour l'année 2020 en maintien des équipements d'appareillage et des ouvrages civils totalisent 304 M\$. Elles consistent principalement à remplacer des transformateurs de puissance, des disjoncteurs de vieille technologie, des sectionneurs ainsi que d'autres équipements dans les postes satellites et les postes sources.

[91] Les interventions planifiées pour l'année 2020 en maintien des systèmes d'automatismes s'élèvent à un montant de 83 M\$. Elles consistent principalement à remplacer :

- des systèmes de protection et des automatismes locaux et de réseau par des systèmes de technologie numérique;
- des systèmes de commande conventionnels et des systèmes de commande numériques de première génération par des systèmes de technologie numérique de dernière génération;
- des systèmes de mesure et de surveillance par des équipements de technologie numérique de dernière génération.

[92] En ce qui a trait au maintien des lignes aériennes et souterraines, les interventions planifiées en 2020 totalisent 144 M\$ et consistent à remplacer des équipements ayant atteint la fin de leur durée de vie dont, notamment, des isolateurs de porcelaine, des portiques et traverses de bois, des fondations de pylônes et des câbles à l'huile (lignes souterraines).

[93] Enfin, pour le maintien des actifs de télécommunications, les interventions planifiées en 2020 s'élèvent à un montant de 57 M\$ et visent principalement à remplacer des équipements ayant atteint la fin de leur durée de vie. Le Transporteur prévoit intervenir sur les équipements de transmission, de même que sur d'autres équipements de

⁶⁰ Dossier R-3817-2012, décision [D-2013-049](#), p. 13, par. 48.

⁶¹ Pièce [B-0020](#), p. 18 à 22, tableaux 9, 11, 13 et 15.

télécommunications, tels les bancs de batteries, les équipements de synchronisation et les câbles.

Autres actifs

[94] Les interventions prévues pour l'année 2020 pour le maintien des actifs de soutien totalisent 82 M\$. Elles consistent principalement à renouveler du matériel roulant, des équipements et instruments de laboratoire de même qu'à maintenir en état des bâtiments administratifs. Elles incluent également le renouvellement d'applications informatiques désuètes ainsi que d'équipements informatiques principalement liés au contrôle et à la téléconduite du réseau.

[95] L'AHQ-ARQ considère qu'une hausse de 17 % des investissements en « Maintien des actifs » n'est pas acceptable, compte tenu, entre autres, de l'évolution de l'indice de continuité. L'intervenant fait valoir que les modèles d'évaluation du risque du Transporteur ont systématiquement surévalué le taux de risque au cours des trois dernières années, ce qui aurait entraîné un certain biais menant à des investissements trop élevés⁶².

[96] Conséquemment, pour compenser la calibration imprécise des modèles utilisés par le Transporteur et le biais systématique affectant l'évaluation du taux de risque et des investissements en découlant, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de réduire de 5 % la demande du Transporteur pour les investissements en « Maintien des actifs », ce qui équivaut à une baisse de 29 M\$, lorsqu'appliquée au montant demandé de 588 M\$ pour les actifs de transport et de télécommunications.

[97] En réponse à l'AHQ-ARQ, le Transporteur rappelle qu'il a démontré, dans le cadre de dossiers antérieurs (entre autres, le dossier R-3778-2011), qu'il n'existe pas de lien direct entre l'indice de continuité et les investissements en « Maintien des actifs ». Il ajoute que les autres indicateurs auxquels l'intervenant réfère, soit des indisponibilités forcées dues aux défaillances ainsi que l'indicateur composite T-SAIDI, ne sont pas pertinents pour mesurer le vieillissement des équipements afin d'établir les investissements en pérennité⁶³.

[98] L'AQCIE-CIFQ estime que l'augmentation du taux de risque des équipements d'appareillage et des ouvrages civils n'a pas eu d'impact négatif sur l'indice de continuité

⁶² Pièce [C-AHQ-ARQ-0016](#), p. 11.

⁶³ Pièce [B-0031](#), p. 9.

opérationnel de transport et ne saurait justifier une hausse du budget pour le « Maintien des actifs » de ces équipements, notamment l'augmentation de 79 M\$ demandée pour le maintien des actifs d'équipements d'appareillages et des ouvrages civils pour les projets de moins de 65 M\$⁶⁴.

[99] En argumentation, le Transporteur indique qu'il a démontré annuellement, depuis le dossier R-3707-2009, que le taux de risque réel de chaque année suit le taux de risque simulé et que leur évolution est à la hausse. Il rappelle que la Stratégie a été mise en place afin d'établir le meilleur scénario d'investissement à long terme, pour stabiliser l'âge moyen des équipements et le niveau de risque à long terme, lequel continuera d'augmenter, tel que démontré dans la Stratégie déposée à la Régie en 2008⁶⁵.

[100] Le Transporteur soumet également qu'il est inexact d'établir un lien direct entre le taux de risque d'une année et les investissements en pérennité de cette même année. Il souligne que le coût d'une intervention est très variable d'un équipement à l'autre et d'un type d'intervention à un autre, de sorte qu'une baisse de risque associée à un plus grand volume d'interventions n'implique pas nécessairement une hausse des montants d'investissements⁶⁶.

[101] Enfin, le Transporteur soutient qu'une diminution arbitraire du budget en « Maintien des actifs » ne permettrait pas d'assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité du réseau de transport ainsi que la qualité de service attendues par la clientèle.

[102] SÉ-AQLPA est en faveur de la croissance importante des investissements projetés par le Transporteur en « Maintien des actifs » en 2020. Selon l'intervenant, cette croissance résulte naturellement de la croissance du niveau de risque et de la Stratégie. Cette croissance répond à la préoccupation historique de SÉ-AQLPA visant à assurer un haut niveau de qualité de service, afin d'éviter le départ de clientèles non captives vers des formes d'énergie plus polluantes⁶⁷. L'intervenant observe toutefois une croissance continue depuis plusieurs années du risque des équipements d'appareillage et des équipements civils et fait part à la Régie de sa préoccupation à cet égard. Selon lui, la Stratégie ne semble pas en mesure de stabiliser ou réduire ce risque⁶⁸.

⁶⁴ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0011](#), p. 15.

⁶⁵ Dossier R-3670-2008.

⁶⁶ Pièce [B-0018](#), p. 21.

⁶⁷ Pièce [C-SÉ-AQLPA-0009](#), p. 12.

⁶⁸ Pièce [C-SÉ-AQLPA-0009](#), p. 14.

[103] La Régie, pour les motifs invoqués par le Transporteur, juge qu'il n'y a pas lieu de retenir les recommandations de l'AHQ-ARQ et de l'AQCIE-CIFQ relatives au budget des investissements en « Maintien des actifs ».

[104] **La Régie est satisfaite des informations fournies par le Transporteur et autorise, pour 2020, un budget d'investissement de 670 M\$ en « Maintien des actifs ».**

6.1.2 MAINTIEN ET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DU SERVICE

[105] Les investissements prévus dans la catégorie d'investissement « Maintien et amélioration de la qualité du service » visent la satisfaction de la clientèle, de même que le maintien et l'amélioration de la qualité du service. Pour 2020, ces investissements totalisent 67 M\$ et représentent près de 9 % du budget de 778 M\$ dédié aux investissements « Ne générant pas de revenus additionnels ». Ces investissements sont détaillés au tableau 5.

TABLEAU 5
INVESTISSEMENTS 2020 EN « MAINTIEN ET AMÉLIORATION
DE LA QUALITÉ DU SERVICE » (EN M\$)

Éléments déclencheurs	Budget Projets < 65 M\$
Comportement du réseau de transport	34
Fiabilité des équipements	12
Continuité de service	14
Qualité de l'onde	0
Durabilité des équipements	0
Recherche et développement	7
Total	67

Source : Pièce [B-0020](#), p. 24, tableau 18.

[106] Les investissements prévus en « Comportement du réseau de transport » visent, notamment, à réaliser des projets liés à la gestion des événements climatiques, au temps de traitement des remises en charge lors d'indisponibilités d'appareils, aux outils servant à la gestion de l'équilibre offre-demande et à l'amélioration des fonctionnalités d'applications d'aide à l'exploitation du réseau.

[107] En matière de « Fiabilité des équipements », les investissements visent, entre autres, à renforcer certains tronçons du réseau de télécommunications pour tenir compte des charges climatiques liées au vent et au verglas. D'autres projets liés à l'amélioration de la qualité des données des actifs, à l'augmentation du courant nominal des bancs de compensation série et à l'ajout d'inductances de neutre sont également prévus.

[108] En ce qui a trait aux investissements prévus en « Continuité de service », ils visent à régulariser la tension sur le réseau par l'ajout de batteries de condensateurs et d'un nouvel automate, de même qu'à augmenter la flexibilité d'alimentation des charges par l'ajout de disjoncteurs ou de transformateurs de puissance, par l'addition d'équipements pour assurer la qualité de service et par la reconstruction d'un tronçon de ligne conformément aux critères de conception, d'exploitation et d'entretien du Transporteur.

[109] Enfin, les investissements en « Recherche et développement » s'articulent autour des volets suivants :

- « Le projet MDI (Méthodes de diagnostic et d'intervention des câbles et conducteurs aériens) ». Dans le cadre de ce volet, le Transporteur entend compléter le projet MDI en finalisant le développement d'une sonde pour la mesure des sections d'acier. Cette sonde fait partie d'un portefeuille de sondes permettant d'inspecter et de reconnaître les signes de vieillissement.
- « De nouvelles plateformes robotisées ». Ce deuxième volet est dédié aux essais terrains d'un drone pour les accès difficiles aux pylônes et termine le développement d'un outil dédié à l'inspection des faisceaux de conducteurs à 230 kV et plus.
- « Le simulateur numérique HYPERSIM ». Ce troisième volet consiste à poursuivre le développement de l'outil de simulation HYPERSIM 2018-2021 pour l'étude du réseau en temps réel, en assurant l'évolution du simulateur dans un contexte de transition énergétique et d'évolution accélérée de la technologie, afin de réduire le temps de réalisation des études nécessaires à la mise en service des nouveaux équipements.
- La mise en place d'un laboratoire pour doter le Transporteur d'une vitrine expérimentale qui servira aux activités de recherche et développement et aux tests opérationnels de prédéploiement en poste.
- Le développement de modules d'évaluation pour détecter de façon précoce les défauts des transformateurs.
- L'optimisation de la performance des Systèmes de récupération Eau-Huile.

[110] L’AHQ-ARQ constate que la preuve n’élabore pas sur la rentabilité des investissements en « Maintien et amélioration de la qualité du service ». L’intervenant recommande à la Régie de demander au Transporteur, dans le cadre de futurs dossiers, plus d’information permettant de juger de la rentabilité des améliorations demandées pour cette catégorie.

[111] En argumentation, en réponse à cette recommandation de l’AHQ-ARQ, le Transporteur affirme que les projets en « Maintien et amélioration de la qualité du service » visent à assurer la fiabilité et la qualité de la prestation du service de transport d’électricité attendues par les clients. Il indique qu’il a fourni la liste des améliorations visées par les interventions et fait valoir que la Régie a rendu de nombreuses décisions dans lesquelles elle se déclarait satisfaite des informations fournies et autorisait les investissements demandés et pleinement justifiés⁶⁹.

[112] La Régie estime que le niveau d’information produit au soutien de la Demande à l’égard de ces investissements est suffisant. Elle comprend de la preuve que ces projets répondent à des problématiques de performance qui touchent, notamment, le comportement du réseau de transport, la continuité du service, la fiabilité des équipements ou la qualité de l’onde. En particulier, ces projets visent le maintien et l’amélioration de la fiabilité des réseaux de transport d’électricité et de télécommunications, le maintien et l’amélioration de la qualité de l’onde, le maintien et l’amélioration du rendement d’un équipement et ne sont pas en lien avec des objectifs de rentabilité⁷⁰.

[113] Selon l’AQIC-CIFQ, il n’est pas suffisant d’identifier les indicateurs sur lesquels les projets en « Maintien et amélioration de la qualité du service » pourraient influencer. L’intervenant soumet qu’il faut également justifier la demande de budget en fonction de l’amélioration visée⁷¹. La Régie est satisfaite de la preuve du Transporteur relative aux indicateurs et aux améliorations visées par les investissements en « Maintien et amélioration de la qualité du service ». Elle rappelle que ce niveau de détails est le même que celui mis en place en 2009. La Régie note par ailleurs la réponse du Transporteur sur cette question qui réfère notamment à la décision D-2009-013⁷².

⁶⁹ Pièce [B-0031](#), p. 10.

⁷⁰ Pièce [B-0005](#), p. 6.

⁷¹ Pièce [C-AQIC-CIFQ-0011](#), p. 32.

⁷² Pièce [B-0017](#), p. 9.

[114] La Régie est satisfaite des renseignements fournis par le Transporteur et autorise, pour 2020, un budget des investissements de 67 M\$ dans la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service ».

6.1.3 RESPECT DES EXIGENCES

[115] Les investissements de la catégorie « Respect des exigences » visent la conformité aux lois et règlements en vigueur, aux engagements contractuels, aux normes ou encadrements internes de même qu'aux exigences de la *North American Electric Reliability Corporation* (la NERC) qui concernent la sécurisation physique des installations ainsi que le branchement des postes⁷³. Pour l'année 2020, ces investissements s'élèvent à 41 M\$ et représentent près de 5 % du budget de 778 M\$ dédié aux investissements « Ne générant pas de revenus additionnels ». Ces investissements sont détaillés au tableau 6.

TABLEAU 6
INVESTISSEMENTS 2020 EN « RESPECT DES EXIGENCES » (EN M\$)

Sources d'exigences	Budget Projets < 65 M\$
Lois, règlements et avis	3
Engagements contractuels	2
Normes ou encadrements internes	22
Exigences de la NERC	14
Total	41

Source : Pièce [B-0020](#), p. 27, tableau 20.

[116] Les investissements ayant trait aux lois, règlement et avis consistent en des travaux de sécurisation des postes à la suite d'avis de correction émis par la CNESST⁷⁴.

[117] Les investissements relatifs aux engagements contractuels visent notamment à augmenter la hauteur de certaines lignes de transport en prévision de l'entrée en service du Réseau Électrique Métropolitain.

⁷³ Pièce [B-0019](#), p. 6.

⁷⁴ Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail.

[118] Les investissements relatifs aux normes ou encadrements internes ont trait, notamment, à l'installation de mises à la terre antivolt et à des interventions liées à la sécurité du personnel et du public ainsi qu'à l'environnement.

[119] Enfin, les travaux liés aux exigences de la NERC visent la conformité à des normes CIP relatives à des branchements de postes⁷⁵ et à la sécurisation physique des installations⁷⁶.

[120] L'AQCIE-CIFQ ainsi que SÉ-AQLPA recommandent à la Régie d'autoriser le budget 2020 des investissements de la catégorie « Respect des exigences ».

[121] La Régie est satisfaite des renseignements fournis par le Transporteur et autorise, pour 2020, un budget des investissements de 41 M\$ dans la catégorie « Respect des exigences ».

6.2 INVESTISSEMENTS GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS

6.2.1 CROISSANCE DES BESOINS DE LA CLIENTÈLE

[122] Les investissements en « Croissance des besoins de la clientèle » visent à répondre aux besoins des clients du Transporteur, plus particulièrement ceux liés à l'alimentation de la charge locale et à l'intégration de puissance sur le réseau de transport. Les investissements requis en 2020 à ce titre s'élèvent à 142 M\$, tel qu'indiqué au tableau 7.

⁷⁵ Normes CIP-005-5, CIP-006-6 et CIP-007-6.

⁷⁶ Norme CIP-014-2.

TABLEAU 7
INVESTISSEMENTS 2020 GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS (EN M\$)

	Budget Projets < 65 M\$
Alimentation de la charge locale	137
Intégration de puissance	5
Total	142

Source : Pièce [B-0020](#), p. 28, tableau 23.

[123] Les investissements requis pour l'alimentation de la charge locale sont établis, notamment, en tenant compte des prévisions de charge d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) et des dépassements de capacité prévus dans les postes satellites sur la base de ces prévisions. Ils sont prévus pour la réalisation d'interventions dans des installations, des zones et des corridors qui connaissent un accroissement de charges important.

[124] En 2020, le Transporteur prévoit l'ajout de transformateurs, pour une capacité de près de 266 MVA, dans les postes suivants :

- Quatrième transformateur au poste de l'Aqueduc à 315-25 kV pour augmenter la capacité du poste. Le Transporteur affirme que ce projet permettra d'alimenter de nouveaux clients.
- Augmentation de la capacité des transformateurs au poste de Sainte-Croix à 69-25 kV, dont la capacité est dépassée.
- Troisième transformateur au poste Anne-Hébert à 315-25 kV pour augmenter la capacité du poste, qui est dépassée, et permettre le transfert des charges du poste de La Suète, dont la capacité est également dépassée.

[125] Des investissements sont aussi requis pour ajouter des départs de lignes à 25 kV pour les besoins du Distributeur aux postes de Bourget et de Saint-Bruno. De plus, le Transporteur prévoit la construction d'une nouvelle ligne biterne à 120 kV reliant le poste du Boulevard-Labelle au poste Judith-Jasmin ainsi que le raccordement de clients du Distributeur. Le Transporteur ne prévoit aucun dépassement de capacité dans les postes sources.

[126] Afin de pallier les dépassements de capacité au cours de la période 2021-2023, les interventions planifiées consistent, pour l'essentiel, à ajouter des transformateurs de puissance dans les postes Fleury à 315-25 kV, Mont-Royal à 120-25 kV⁷⁷ et Baie-d'Urfé à 120-25 kV. De plus, des investissements sont requis pour la conversion à 120 kV au poste de L'Islet et l'ajout de transformation mobile. Des investissements de 24 M\$ sont prévus pour l'ensemble de ces interventions.

[127] Certains investissements visent à intégrer de la puissance sur le réseau de transport, suivant les demandes des clients du Transporteur. En 2020, ces interventions consisteront à raccorder principalement des centrales de cogénération à base de biomasse.

[128] La Régie a questionné le Transporteur sur l'élément déclencheur pour l'ajout du quatrième transformateur à 315-25 kV de 140 MVA et l'ajout d'une barre principale à 25 kV au poste de l'Aqueduc⁷⁸. Les chiffres produits au dossier R-4096-2019⁷⁹ démontrent que le poste ne serait pas en dépassement de CLT⁸⁰ comme il avait été prévu en 2018. La Régie a demandé au Transporteur d'élaborer sur le besoin d'un quatrième transformateur en 2020 au poste de l'Aqueduc, étant donné que les plus récentes prévisions du Distributeur ne confirment plus l'atteinte de la CLT de ce poste en 2020. Le Transporteur affirme que le besoin relatif à l'ajout d'un quatrième transformateur au poste de l'Aqueduc demeure et il le justifie comme suit :

« [...] En 2017, le Transporteur a reçu du Distributeur une demande pour raccorder des clients dans la zone du poste de l'Aqueduc dans un contexte d'accueillir à court terme de nouveaux clients, dont 13 MW dès septembre 2018. Ce type de demande est prévu à l'article 39.2 des Tarifs et conditions des services de transport. Cette demande du Distributeur entraînait le dépassement de la CLT au poste de l'Aqueduc dès l'hiver 2020-2021. Le Distributeur a autorisé le Transporteur à débiter en février 2018 les travaux d'ajout de deux départs de lignes et d'un quatrième transformateur à 315-25 kV au poste de l'Aqueduc. La mise en service des départs de lignes a été réalisée à l'automne 2018 alors que celle du transformateur est prévue en septembre 2020.

De fait, le projet a été présenté dans le cadre du budget des investissements 2019 du Transporteur qui incluait dans la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » un montant associé à ce projet pour l'année 2019. Par continuité, un

⁷⁷ Pièce [B-0020](#), p. 45.

⁷⁸ Pièce [B-0035](#), p. 3.

⁷⁹ Dossier R-4096-2019, pièce [B-0067](#), p. 16.

⁸⁰ Capacité limite de transformation.

montant est intégré pour ce même projet dans le budget des investissements 2020 dans la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle », reflétant ainsi le flux des investissements du projet.

Bien que les plus récentes prévisions du Distributeur ne confirment plus l'atteinte de la CLT au poste à 315-25 kV de l'Aqueduc, le Transporteur soutient n'avoir reçu aucune indication du Distributeur selon laquelle sa demande de 2017 n'est plus valide. À ce jour, le projet complété à 80 % demeure utile pour assurer les besoins d'ajout de charges du Distributeur. Le poste de l'Aqueduc étant le seul poste satellite à 315-25 kV de la zone ayant une capacité pour accueillir de nouvelles charges ponctuelles, celui-ci contribuera nécessairement à l'alimentation de la charge locale et de surcroît, dans une zone à fort potentiel de développement industriel et dans un contexte où le marché et l'industrie tendent vers une alimentation à 25 kV. De plus, l'ajout d'un quatrième transformateur au poste de l'Aqueduc contribuera positivement à la fiabilité et à la qualité de prestation du service pour l'alimentation de la charge locale, notamment par une amélioration de la flexibilité opérationnelle du poste en exploitation et en maintenance.

Enfin, le Transporteur souligne que les coûts associés à l'ajout d'un quatrième transformateur au poste de l'Aqueduc n'induisent pas de pression à la hausse sur le tarif de transport. En effet, comme le montant maximal d'allocation finalement accordé au Distributeur sera établi sur la base de sa prévision de charges disponible à l'année de mise en service du projet, celui-ci devra assumer une contribution plus élevée si la prévision de ses besoins de croissance sur 20 ans s'avère inférieure aux besoins qu'il a exprimés pour justifier le démarrage du projet. Ainsi, la neutralité tarifaire est préservée pour tous les autres clients du Transporteur, justifiant le montant demandé pour autorisation dans la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » »⁸¹. [les notes de bas de page ont été omises]

[129] L'AHQ-ARQ est d'avis que les justifications soumises au soutien de la réalisation des projets aux postes de l'Aqueduc et Anne-Hébert et qui ont trait à des dépassements de CLT sont insuffisantes. L'intervenant recommande à la Régie d'obtenir plus d'information pour justifier ces investissements en « Croissance des besoins de la clientèle ».

⁸¹ Pièce [B-0035](#), p. 5 et 6.

[130] Par ailleurs, SÉ-AQLPA recommande à la Régie l'inclusion, à l'autorisation du portefeuille 2020 en « Croissance des besoins de la clientèle », de l'investissement de terminaison du projet l'Aqueduc, quitte à opérer un déplacement partiel de catégorie vers le « Maintien et amélioration de la qualité », malgré que cela ne soit pas nécessaire, vu la flexibilité intercatégorielle⁸². L'intervenant soumet deux motifs au soutien de l'inclusion du projet l'Aqueduc au portefeuille d'investissements pour 2020 :

« [...] pour que l'investissement de terminaison du Projet soit refusé (ou réduit) aujourd'hui, le dossier devrait démontrer que la partie déjà complétée du 4^e transformateur serait devenu un actif échoué qu'il n'y aurait pas lieu d'achever et, de plus, qu'il serait possible de scinder (en le refusant) le coût de terminaison du 4^e transformateur du coût de terminaison du reste du Poste qui, lui demeure justifié et serait accepté. Or la preuve au dossier ne permet pas une telle scission [...].

[...] les coûts associés à l'ajout d'un quatrième transformateur au poste de l'Aqueduc n'induiront pas de pression à la hausse sur le tarif de transport. [...] la neutralité tarifaire serait préservée pour tous les autres clients du Transporteur, justifiant l'autorisation du montant demandé pour la terminaison du Projet ».

[131] En argumentation, le Transporteur souligne que le budget des investissements de 2019 de la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » incluait déjà le flux des investissements de 2019 associés à cet ajout. Il rappelle que les interventions d'addition de transformation dans les postes satellites sont planifiées suivant les problématiques inhérentes à chacune des zones d'intervention et de concert avec le Distributeur. Le Transporteur rappelle également qu'il justifie, suivant le cadre réglementaire, ses demandes d'autorisation de budget des investissements par catégories et non par projets, comme le souhaite l'AHQ-ARQ⁸³. Le Transporteur est d'avis que la recommandation de cet intervenant à l'égard de la justification des investissements par projet dépasse le cadre réglementaire et devrait donc être rejetée.

[132] La Régie est satisfaite des précisions apportées par le Transporteur au soutien de sa demande relative aux projets des postes de l'Aqueduc et Anne-Hébert. Elle est d'avis que la preuve démontre le caractère structurant de ces investissements qui contribueront, notamment, à pallier le manque de départs d'artères de raccordement⁸⁴ ainsi qu'à permettre

⁸² Pièce [C-SÉ-AQLPA-0012](#), p. 4.

⁸³ Pièce [B-0031](#), p. 10.

⁸⁴ Pièce [B-0020](#), p. 45.

au Transporteur de répondre aux besoins liés à l'alimentation de la charge locale conformément aux prévisions de charge du Distributeur.

[133] L'AHQ-ARQ observe aussi que les besoins pour cette catégorie d'investissement ont été surestimés de 30 % au cours des cinq dernières années⁸⁵. L'intervenant recommande à la Régie de réduire de 20 % la demande du Transporteur pour les investissements en « Croissance des besoins de la clientèle », ce qui équivaut à une baisse de 27 M\$.

[134] Pour ce qui est de cette dernière recommandation de l'AHQ-ARQ, le Transporteur estime qu'une telle diminution serait contraire à sa mission qui vise à satisfaire les besoins de ses clients au moment où ils le souhaitent. En argumentation, le Transporteur précise que les investissements qui ne se sont pas réalisés au cours des dernières années sont associés essentiellement aux projets de raccordement de clients du Distributeur. Ainsi, la demande d'autorisation de budget des investissements du Transporteur n'inclut généralement que les projets de raccordement de clients du Distributeur pour lesquels le Transporteur a reçu un engagement du client. Malgré cela, il arrive que des projets soient reportés ou abandonnés, à la demande du Distributeur. Le Transporteur rappelle aussi que les investissements associés aux projets de raccordement de clients du Distributeur, comme tous les investissements en « Croissance des besoins de la clientèle », n'induisent pas de pression sur le tarif de transport, en raison de l'application de l'allocation maximale. De plus, le Transporteur ajoute que lorsqu'il y a abandon de projet, le Distributeur lui rembourse les coûts encourus et engagés.

[135] La Régie ne retient pas l'approche souhaitée par l'AHQ-ARQ pour justifier la réduction du budget des investissements en « Croissance des besoins de la clientèle ». Elle est d'avis qu'un lien direct ne peut être établi entre les écarts de prévisions des années passées et les investissements de l'année à venir qui dépendent des prévisions du Distributeur. Bien que certaines de ces prévisions ne se réalisent pas toujours, la Régie estime qu'il serait imprudent de ne pas tenir compte d'une partie de la demande prévue par le Distributeur. Par ailleurs, elle note la neutralité tarifaire de cette catégorie d'investissement.

⁸⁵ Pièce [C-AHQ-ARQ-0016](#), p. 23.

[136] La Régie estime toutefois qu'il serait opportun de bonifier l'information produite concernant l'alimentation de la charge locale, afin de faciliter son appréciation des interventions du Transporteur en croissance et d'éviter d'avoir à importer des informations produites aux dossiers tarifaires.

[137] **La Régie demande au Transporteur de fournir, dans le cadre du prochain dossier de demande d'autorisation du budget des investissements de moins de 65 M\$, les renseignements suivants pour chacun des postes pour lesquels des investissements de moins de 65 M\$ sont prévus en raison d'un dépassement de capacité :**

- **les prévisions de la charge à la pointe du Distributeur sur un horizon de quatre ans;**
- **les ajouts de charges ponctuelles pour la même période;**
- **la valeur de la CLT avant et après l'investissement;**
- **toute autre justification au soutien de l'investissement dans le poste visé (exemple : transfert d'artères d'un poste à un autre).**

[138] **La Régie est satisfaite des renseignements fournis par le Transporteur au soutien de sa demande et autorise, pour 2020, un budget des investissements de 142 M\$ dans la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle ».**

7. SUIVI DES INTERVENTIONS EN FONCTION DU RISQUE

[139] Le Transporteur présente le suivi des interventions en fonction du risque réalisées en 2018 et estimées en 2019, pour les équipements d'appareillage principal et les équipements d'automatismes ainsi que l'évolution du taux de risque.

[140] La Stratégie permet au Transporteur de cibler les interventions en pérennité, lesquelles sont précisées et bonifiées par des diagnostics d'état local. La combinaison de ces deux types d'interventions constitue plus de 65 % du plan d'interventions dans une année.

[141] Le Transporteur affirme qu'il réalise d'autres types d'interventions pour compléter son plan annuel. Des situations d'urgence peuvent survenir en cours d'année et affecter la planification des interventions à effectuer. Ainsi, des remplacements d'équipements peuvent être justifiés pour des raisons de fiabilité ou de sécurité. Enfin, des remplacements d'équipements sont réalisés, dans le cadre d'une approche dite de projet, pour des raisons d'efficacité (optimisation des coûts de réalisation, cohérence technique, optimisation des retraits, etc.). Le Transporteur regroupe ce type d'interventions sous le justificatif « Intervention pour raison autre ».

[142] Les interventions réalisées en 2018 et estimées en 2019 sur les systèmes d'automatismes découlent de l'application de la Stratégie. Le pourcentage des « Interventions pour raison autre » est plus élevé à l'égard des systèmes d'automatismes qu'à l'égard des équipements d'appareillage principal, car ces derniers font plus souvent l'objet d'interventions qui les visent individuellement.

[143] Le Transporteur mentionne que la Stratégie lui permet de lisser ses investissements et ses interventions dans le temps, tout en contrôlant le niveau de risque à long terme. Il illustre l'évolution simulée du taux de risque sur un horizon de 50 ans et présente les prévisions simulées quant aux risques, comparées aux résultats réels obtenus pour les années 2016 à 2018.

[144] SÉ-AQLPA fait valoir que la courbe de risque global présente une amélioration significative du niveau de risque en 2018 et que cela ne correspond pas aux tableaux ventilés par catégorie d'équipements, qui ne montrent que très peu d'amélioration du risque. L'intervenant recommande à la Régie de requérir que le Transporteur rectifie sa courbe de risque global en conséquence⁸⁶.

[145] En réponse à SÉ-AQLPA, le Transporteur explique que les investissements plus élevés au cours de l'année 2018 ont eu un impact à la baisse sur le taux de risque. En outre, il ajoute qu'on ne peut comparer directement les grilles de risque des équipements avec la courbe du taux de risque, puisque cette dernière ne reflète que le taux de risque des équipements simulés⁸⁷.

⁸⁶ Pièce [C-SÉ-AQLPA-0009](#), p. 20.

⁸⁷ Pièce [B-0031](#), p. 19.

[146] L'AQCIE-CIFQ souligne que les courbes de risque prévu et réel montrent une évolution semblable, mais que le taux de risque réel est inférieur au taux de risque prévu, sur toute la période de 2010 à 2018. L'intervenant estime qu'il y a lieu que le Transporteur examine son modèle de gestion des actifs et y apporte des ajustements, dans un objectif de corriger les écarts constatés entre les prévisions simulées et les résultats réels. L'intervenant rappelle que la Régie envisageait un tel ajustement dans sa décision D-2017-019⁸⁸. Selon l'AQCIE-CIFQ, la diminution du taux de risque réel en 2018 et l'ampleur des investissements prévus pour la période 2020-2023 justifient que le Transporteur apporte des ajustements à sa stratégie. Il recommande à la Régie d'exiger que le Transporteur apporte des ajustements à son modèle de gestion des actifs et en fasse rapport dans le cadre de son prochain dossier relatif aux investissements pour des projets dont le coût est inférieur à 65 M\$⁸⁹.

[147] L'AHQ-ARQ fait également valoir que le taux de risque a été surévalué au cours des dernières années. L'intervenant recommande à la Régie de ne pas autoriser le plein budget demandé, sur la base du fait que le modèle d'évaluation du risque présenterait une calibration imprécise⁹⁰.

[148] En réponse à l'AQCIE-CIFQ, le Transporteur souligne que le risque simulé d'une année donnée reflète l'inventaire des équipements au début de l'année précédente et les remplacements requis pour gérer le risque en pérennité à long terme. Quant au risque réel, il tient compte de l'ensemble des interventions réalisées au cours de l'année précédente et de l'année donnée, peu importe la catégorie d'investissement. Il est donc normal et souhaitable que le risque réel soit inférieur au risque simulé. Il importe surtout de s'assurer que les deux courbes évoluent selon les mêmes tendances. Par ailleurs, depuis le dépôt de la Stratégie à la Régie en 2008, le Transporteur améliore continuellement son modèle et présente une mise à jour à la Régie lorsque des changements sont apportés⁹¹.

[149] La Régie constate, comme l'AQCIE-CIFQ et l'AHQ-ARQ, que le taux de risque réel demeure inférieur au taux de risque simulé. L'écart entre les taux estimé et réel s'est accentué depuis 2015 et se situe à son plus haut niveau en 2018. Comme la Régie l'a affirmé dans une décision antérieure⁹² citée par l'AQCIE-CIFQ, ce constat peut amener à conclure

⁸⁸ Dossier R-3982-2016, décision [D-2017-019](#).

⁸⁹ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0011](#), p. 22.

⁹⁰ Pièce [C-AHQ-ARQ-0016](#), p. 13.

⁹¹ Pièce [B-0031](#), p. 14 et 15.

⁹² Dossier R-3982-2016, décision [D-2017-019](#), p. 46.

que le Transporteur investit trop, ou trop tôt, dans son réseau et que la Stratégie n'est pas suffisamment performante.

[150] La Régie rappelle que, dans le cadre du dossier d'autorisation du budget annuel 2017 des projets d'investissement dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$⁹³, le Transporteur a présenté un bilan de la Stratégie. Il a alors annoncé les travaux d'amélioration qu'il entendait poursuivre au cours des années à venir, lesquels incluaient :

- le raffinement des courbes du taux de défaillance;
- l'évolution des outils pour refléter l'évolution des façons de faire du Transporteur (en continu);
- le développement des critères de pérennité et l'élaboration de la grille d'analyse de risque des actifs de télécommunications;
- l'élaboration des critères de pérennité des ouvrages civils⁹⁴.

[151] Au moment de ce bilan de 2017, le Transporteur considérait que la Stratégie s'avérait performante à plusieurs niveaux, bien qu'elle demeurerait perfectible et en évolution. Elle lui permettait d'avoir une vision des actifs dans leur durée, puis de gérer les niveaux de risque prévus et de sélectionner une stratégie performante en regard des ressources (coûts et main-d'oeuvre). De plus, la Stratégie lui permettait d'établir le niveau d'interventions nécessaires et les investissements requis pour assurer la pérennité des actifs dans le cadre des demandes d'autorisation à la Régie de ses investissements en « Maintien des actifs ».

[152] Le Transporteur annonçait alors qu'il entendait poursuivre ses travaux d'amélioration de la Stratégie afin d'assurer la pérennité de son parc d'actifs. Il proposait à la Régie de faire le point sur les prochains résultats de l'application de la Stratégie, dans un troisième bilan, à l'occasion de la demande d'autorisation du budget des investissements pour l'année 2022.

⁹³ Dossier R-3982-2016.

⁹⁴ Dossier R-3982-2016, pièce [B-0006](#), p. 38.

[153] **Étant donné l'écart important entre les investissements autorisés, qui avaient été établis, notamment, sur la base de la Stratégie, et les investissements réels de 2018 et anticipés de 2019, et étant donné l'écart grandissant entre les taux de risque réel et simulé, la Régie estime que le bilan de l'application de la Stratégie, annoncé pour 2022, doit être devancé à 2021. Elle demande donc au Transporteur de soumettre un bilan de la Stratégie lors de son prochain dossier d'autorisation du budget annuel des projets d'investissement dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$.**

[154] La Régie partage l'avis de SÉ-AQLPA à l'effet que la baisse du taux de risque pour 2018 ne semble pas découler des taux de risque pour les différentes catégories d'équipement qui présentent très peu d'amélioration de 2017 à 2018. Elle note aussi que le Transporteur affirme avoir corrigé à la baisse le taux de risque réel de 2017, présenté dans le cadre de la demande d'autorisation du budget des investissements de 2019⁹⁵. La Régie estime qu'il y a lieu d'améliorer la compréhension de tous relativement à la méthode de calcul des taux de risque réel et simulé et de préciser exactement quelles sont les données prises en compte dans le calcul de ces taux.

[155] **La Régie demande au Transporteur de déposer, dans le cadre de son analyse de l'évolution du taux du risque du dossier 2021, l'équation utilisée pour les calculs des taux simulé et réel, les données utilisées pour l'évaluation de ces taux de risque ainsi qu'une description sommaire de ces données. Ce complément d'information favorisera une meilleure appréciation de l'indicateur « taux de risque » qui quantifie le risque de l'ensemble des équipements et permettra une conciliation, le cas échéant, avec les résultats des niveaux de risque par catégorie d'équipement.**

8. IMPACT TARIFAIRE DES INVESTISSEMENTS

[156] Le Transporteur présente l'estimation de l'impact tarifaire, pour la période de 2020 à 2029, de l'ensemble des investissements prévus pour 2020, incluant ceux qui sont supérieurs à 65 M\$. Il distingue les investissements « Ne générant pas de revenus additionnels » et ceux « Générant des revenus additionnels »⁹⁶.

⁹⁵ Pièce [B-0020](#), p. 33.

⁹⁶ Pièce [B-0020](#), p. 33 et 35, tableaux 24, 27 et 28.

[157] L'impact tarifaire des investissements sur les revenus requis est estimé par rapport au tarif de transport de 78,56 \$/kW en vigueur pour 2019. Afin d'estimer l'impact tarifaire, le Transporteur prend en considération les coûts associés aux mises en service, lesquels comprennent l'amortissement, le coût du capital, la taxe sur les services publics ainsi que les charges d'exploitation.

[158] Pour les investissements « Ne générant pas de revenus additionnels », le Transporteur estime l'impact sur les revenus requis des nouvelles mises en service ainsi que l'effet des mises en service antérieures. L'impact tarifaire est calculé sur la base de besoins de transport établis à 42 979 MW, soit les besoins de transport de 2019 reportés sur l'ensemble de la période de 2020 à 2029. La moyenne des tarifs annuels sur cette période s'établit à 82,82 \$/kW, passant de 78,56\$/kW à 85,95 \$/kW.

[159] En ce qui a trait aux investissements « Générant des revenus additionnels », l'impact tarifaire est calculé en tenant compte des mises en service et des besoins de transport pour l'alimentation de la charge locale et du service de transport de point à point de long terme. Ces besoins de transport passent de 42 979 MW en 2019 à 47 328 MW en 2029. Les résultats montrent une relative stabilité des tarifs annuels sur cette période, avec une moyenne s'établissant à 76,90 \$/kW sur l'ensemble de la période.

[160] En conformité avec la décision D-2013-049⁹⁷, le Transporteur dépose, en complément de l'impact tarifaire des investissements « Générant des revenus additionnels », les informations relatives aux montants des mises en service prévues pour l'alimentation de la charge locale et l'estimation de la contribution requise du Distributeur pour l'année 2020, pour les projets confirmés, tel qu'indiqué aux tableaux 8 et 9.

TABLEAU 8
DÉTAIL DU BUDGET DES INVESTISSEMENTS ET DES MISES EN SERVICE (MES) POUR
L'ALIMENTATION DE LA CHARGE LOCALE (EN M\$)

Projets	Investissements 2020	MES 2020	MES 2021	MES 2022	MES 2023
Projets confirmés	30	18	11	1	0
Projets à confirmer	107	32	65	7	3
Total	137	50	76	8	3

Source : Pièce [B-0020](#), p. 35.

⁹⁷ Dossier R-3817-2012, décision [D-2013-049](#), p. 22, par. 89.

TABLEAU 9
ESTIMATION DE LA CONTRIBUTION REQUISE DU DISTRIBUTEUR POUR L'ANNÉE 2020
PROJETS CONFIRMÉS POUR L'ALIMENTATION DE LA CHARGE LOCALE

Projets	Croissance de charge sur 20 ans	Allocation maximale du Transporteur	Demandes d'investissement pour les projets < 65 M\$ autres que 2020	Présente demande d'investissement pour les projets < 65 M\$ pour 2020 ¹	Coûts totaux ²	Écarts (allocation maximale – coûts totaux)
	(MW)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)
Projets < 65 M\$	111,1	67,2	20,7	37,5	58,2	9,0
Poste Aqueduc	25,4	16,1	8,8	13,6	22,4	(6,3)
Poste Ste-Croix 69-25 Kv.	6,0	3,8	5,3	7,3	12,6	(8,8)
Projet de raccordement des clients du Distributeur	70,5	41,5	6,6	12,1	18,7	22,8
Lignes dérivation Arthabaska et Bois-Francis	0,0	0,0	0,0	0,3	0,3	(0,3)
Autres projets < 5 M\$	9,2	5,8	0,0	4,2	4,2	1,6

Note 1 : Mises en service 2020 pour les projets confirmés du tableau 8.

Note 2 : Lorsqu'une contribution du Distributeur est prévue, elle sera majorée d'un montant de 19 % pour tenir compte des frais d'entretien et d'exploitation.

Source : Pièce [B-0020](#), p. 36, tableau 27.

[161] Le tableau 8 indique, notamment, que du montant de 137 M\$ des mises en service prévues pour l'alimentation de la charge locale, un montant de 30 M\$ est lié à des projets confirmés, alors qu'un montant de 107 M\$ a trait à des projets à confirmer.

[162] La moyenne globale des tarifs annuels sur la période de 2020 à 2029, pour l'ensemble des investissements, s'établit à 80,82 \$/kW.

[163] **La Régie prend acte de l'estimation des impacts tarifaires couvrant la période de 2020 à 2029 fournie par le Transporteur et du complément d'information déposé en conformité avec sa décision D-2013-049.**

9. IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT

[164] Dans le cadre de la planification de ses interventions et de ses investissements sur le réseau, le Transporteur priorise la fiabilité du réseau de transport ainsi que le maintien et l'amélioration de la continuité de service. Il prévoit tous les investissements nécessaires afin de maintenir le parc des équipements de transport en bon état de fonctionnement et d'assurer son amélioration continue.

[165] Les investissements effectués en « Maintien des actifs » et en « Maintien et amélioration de la qualité du service » contribuent au maintien et à l'amélioration du service de transport, tout en permettant au réseau de faire face, de manière optimale, à des situations contraignantes, compte tenu des solutions technologiques disponibles.

[166] Le Transporteur souligne qu'en se basant sur son modèle de gestion des actifs, incluant la Stratégie et, notamment, la grille d'analyse du risque, il est en mesure de cibler les équipements les plus à risque sur lesquels il doit intervenir pour éviter l'impact possible, sur le réseau, de leur défaillance éventuelle, tout en assurant l'optimisation des investissements.

[167] Le Transporteur fait valoir que les investissements prévus en 2020 lui permettront de poursuivre ses efforts en innovation technologique afin, notamment, d'améliorer le comportement du réseau et d'en optimiser la gestion. Enfin, il ajoute que les interventions qu'il planifie en « Croissance des besoins de la clientèle » doivent faire en sorte que les ajouts et modifications au réseau de transport, en très grande partie motivés par les besoins de la charge locale et la pointe hivernale, ne compromettent pas la fiabilité et la stabilité du réseau de transport.

[168] La Régie considère que les investissements proposés par le Transporteur pour 2020 sont justifiés et contribueront à maintenir et à améliorer la fiabilité du réseau de transport d'électricité ainsi que sa performance.

10. MISE À JOUR DE LA STRATÉGIE DE LA PÉRENNITÉ DES ACTIFS

[169] Le Transporteur dépose une mise à jour de la Stratégie en suivi de la décision D-2017-019⁹⁸.

[170] Le Transporteur présente les critères d'état qu'il a élaborés pour les ouvrages civils. Il précise que ces critères seront appliqués aux inspections et influenceront les prochaines demandes d'autorisation du budget des investissements.

[171] Le Transporteur rappelle que les critères d'états sont maintenant utilisés au sens plus large, afin de répondre au besoin du modèle de gestion des actifs. Il précise que ces indicateurs permettent de traduire la dégradation et le vieillissement de l'équipement, et ainsi d'identifier les interventions, liées à la maintenance, qui influent sur les budgets des charges et celles, liées à la pérennité, qui influent sur les budgets des investissements.

[172] Le Transporteur soumet qu'il a dû ajuster les critères d'états des ouvrages civils pour qu'ils soient applicables lors des inspections. Il précise que l'utilisation de ces critères se fera graduellement au cours des prochaines années et sera prise en considération dans l'élaboration des prochaines demandes d'autorisation du budget des investissements.

[173] Le Transporteur présente les critères utilisés pour définir l'état de dégradation et de vieillissement qui sont fonction des matériaux qui composent les actifs. Le tableau suivant présente les critères proposés.

⁹⁸ Pièce [B-0006](#).

TABLEAU 10

Matériaux	Critères d'état
Acier	Corrosion, fissuration
Béton	Désagrégation, délaminage, éclatement, corrosion de l'armature, fissuration
Bois	Résistance à la pénétration d'un objet pointu, usure
Maçonnerie	Désagrégation, fissuration
Revêtement métallique	Corrosion, fissuration, déchirure, vis d'attache
Enrobé bitumineux	Fissuration, nid de poule, orniérage

Source : Pièce [B-0006](#), p. 5.

[174] Pour l'évaluation de chacun des critères, le Transporteur propose l'utilisation d'une échelle de 1 à 4, où 1 correspond à « Très bon état » et 4 correspond à « Pauvre état ». Ces cotes permettent de refléter l'état des actifs selon la même base et ainsi prévoir la maintenance préventive ou les interventions en pérennité requises.

[175] Le Transporteur soumet que lorsqu'il disposera de suffisamment de relevés d'état, il identifiera les améliorations possibles et verra s'il est pertinent de modifier la grille de risque pour les ouvrages civils, afin de poursuivre l'amélioration de la Stratégie.

[176] SÉ-AQLPA appuie la mise à jour des critères de pérennité des ouvrages civils. Il propose toutefois que le Transporteur précise ce que chacun des critères comporte. L'intervenant soumet que les critères devraient aussi incorporer une évaluation de la dégradation des ouvrages civils pouvant amener des dommages environnementaux. Enfin, il recommande que le Transporteur s'assure que les nouveaux critères soient mis en œuvre dès à présent dans les processus de vérification d'état plutôt que graduellement.

[177] Le Transporteur souligne que les impacts environnementaux sont pris en considération lors de l'établissement de la cote d'impact associée à chaque équipement, tel que prévu à la Stratégie. Il réfère en particulier au dossier R-3670-2008 qui comporte une description des éléments considérés pour l'évaluation de l'impact⁹⁹.

[178] Le Transporteur affirme de plus que les nouveaux critères d'état des ouvrages civils sont appliqués dès maintenant dans le processus de vérification de l'état des actifs, lors des inspections systématiques, et non de façon progressive.

[179] La Régie constate, tout comme SÉ-AQLPA, que les critères énoncés ne comportent pas de définitions élaborées. Cependant, elle juge que la terminologie utilisée pour désigner ces critères, conjuguée à l'utilisation d'une échelle d'appréciation à quatre cotes, permet une bonne compréhension des facteurs sur la base desquels la pérennité des ouvrages civils sera évaluée.

[180] En ce qui a trait à l'inclusion d'une évaluation de l'effet de la dégradation des ouvrages civils sur l'environnement et à la mise en œuvre des critères, la Régie estime que les demandes de SÉ-AQLPA doivent être rejetées, étant donné qu'elles sont basées sur une compréhension erronée.

[181] La Régie est satisfaite des ajustements apportés aux critères d'état des ouvrages civils. Elle note aussi l'intention du Transporteur d'identifier les améliorations possibles et de voir à modifier la grille de risque pour ces ouvrages civils afin de poursuivre l'amélioration de la Stratégie.

11. RÉALLOCATION ENTRE LES CATÉGORIES

[182] Le Transporteur demande à la Régie de lui permettre de réallouer jusqu'à 65 M\$ entre les catégories d'investissement visées par la Demande, afin de disposer d'une marge de manœuvre suffisante pour la gestion efficace de ses investissements, tout en allégeant le processus réglementaire qui les encadre.

⁹⁹ Dossier R-3670-2008, pièce [B-1, HQT-2, document 1](#), p. 46 à 49.

[183] En réponse à une DDR de l'AQCIE-CIFQ, le Transporteur rappelle que la réallocation entre les catégories d'investissement lui permet d'avoir une flexibilité dans le contexte d'imprévus associés à la gestion de plus de 1 000 projets d'investissements annuellement. Cette flexibilité est requise pour ces projets qui se réalisent sur plus d'une année, alors qu'ils font l'objet de plus d'une demande d'autorisation de budget et que leur coût peut varier d'une année à l'autre¹⁰⁰.

[184] Le Transporteur ajoute que la Régie l'a autorisé, depuis sa toute première décision relative au budget des investissements en 2003, à réallouer des montants entre les catégories d'investissement, sans toutefois excéder le montant total des investissements autorisés. Cette décision reposait sur une marge de flexibilité qu'il avait demandée, qui représentait alors un montant presque équivalent à 5 % du montant global des investissements.

[185] Le Transporteur explique qu'avec l'augmentation, au fil des années, du budget des investissements, qui a plus que doublé depuis 2003, pour atteindre 920 M\$ en 2020, la réallocation actuelle de 25 M\$ n'est plus suffisante pour lui permettre de faire face aux imprévus liés à la réalisation des investissements durant une année. À la suite de la modification du Règlement, portant le seuil d'une demande d'autorisation du budget de ses investissements de 25 à 65 M\$, le Transporteur propose d'augmenter le montant de la réallocation dans la même proportion. Le montant de 65 M\$ ainsi obtenu représente environ 4 % des investissements globaux de 2020, ce qui demeure à l'intérieur de la balise de 5 % utilisée en 2003 pour justifier sa demande.

[186] L'AQCIE-CIFQ recommande à la Régie de refuser le rehaussement de la valeur pouvant être réallouée entre les catégories d'investissement. L'intervenant estime que le Transporteur n'a pas démontré la nécessité de rehausser à 65 M\$ le montant pouvant être réalloué entre les catégories.

[187] En réponse à l'AQCIE-CIFQ, le Transporteur explique que le montant de réallocation demandé ne dépend pas de la fréquence des montants réalloués historiquement, ni des conséquences dues au dépassement du montant de réallocation autorisé par la Régie. Il permet et balise les montants à réallouer entre les catégories d'investissement, jusqu'à un montant maximal. Le Transporteur a d'ailleurs déjà fait face à une réallocation de 67 M\$ dans le passé. Le montant de réallocation de 65 M\$ qu'il demande permet de couvrir cette éventualité, dans le contexte où le niveau des investissements a plus que doublé depuis

¹⁰⁰ Pièce [B-0018](#), p. 23 et 24.

2003 et où le seuil réglementaire pour autoriser le budget des investissements est passé de 25 à 65 M\$.

[188] SÉ-AQLPA affirme être généralement en faveur de la demande du Transporteur de pouvoir réallouer jusqu'à 65 M\$ entre les différentes catégories d'investissement. L'intervenant questionne toutefois l'ampleur de cette marge et recommande un seuil plus bas, afin de maintenir l'intégrité du processus d'autorisation de la Régie (surtout avec l'accroissement du seuil réglementaire). À elle seule, cette marge de 65 M\$ demandée par le Transporteur dépasserait tout le budget d'investissement demandé en « Respect des exigences » et correspondrait à 20 % de celui demandé en « Maintien et amélioration de la qualité du service ».

[189] En réponse à SÉ-AQLPA, le Transporteur souligne que le montant de réallocation de 65 M\$ qu'il demande vise à lui permettre de réallouer des investissements entre toutes les catégories d'investissement, incluant le « Maintien des actifs ». De plus, il mentionne que ce montant ne correspond qu'à 10 % des investissements prévus pour cette catégorie et représente environ 4 % des investissements globaux de 2020¹⁰¹.

[190] La Régie est satisfaite des explications du Transporteur en lien avec la réallocation des montants d'investissement entre catégories, pour un montant pouvant atteindre 65 M\$. Cette approche procure une marge de flexibilité au Transporteur dans la gestion de ses investissements. Elle observe que la nouvelle marge représentera 3,7 %¹⁰² de l'ensemble des investissements de 2020 et 7 % des investissements à être autorisés selon la Demande, ce qui demeure raisonnablement faible. **La Régie permet donc au Transporteur de réallouer jusqu'à 65 M\$ entre les catégories d'investissement.**

12. DEMANDE DE PAIEMENT DE FRAIS

[191] Selon le deuxième alinéa de l'article 36 de la Loi, la Régie « [...] peut ordonner au transporteur d'électricité [...] de verser, tout ou partie des frais, y compris des frais d'experts, aux personnes dont elle juge la participation utile à ses délibérations ».

¹⁰¹ Pièce [B-0031](#), p. 18.

¹⁰² 65 M\$/1 775 M\$.

[192] Le *Guide de paiement des frais 2012*¹⁰³ (le Guide) ainsi que le *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*¹⁰⁴ encadrent les demandes de paiement de frais que la Régie peut payer ou ordonner de payer, sans limiter son pouvoir discrétionnaire de juger de l'utilité de la participation des intervenants à ses délibérations et du caractère nécessaire et raisonnable des frais encourus.

[193] La Régie évalue le caractère nécessaire et raisonnable des frais réclamés en tenant compte des critères prévus à l'article 15 du Guide. Elle évalue également l'utilité de la participation des intervenants en tenant compte des critères prévus à l'article 16 du Guide.

[194] La Régie a reçu les demandes de paiement de frais de l'AHQ-ARQ, de l'AQCIE-CIFQ et de SÉ-AQLPA. Ils réclament le paiement de frais au montant de 14 971,05 \$, 23 288,30 \$ et 18 435,71 \$, respectivement.

[195] Le Transporteur s'en remet à la Régie quant à la détermination de l'utilité et de la pertinence des participations ainsi que du caractère nécessaire et raisonnable des frais. Il soumet cependant un commentaire à l'égard des frais réclamés par l'AQCIE-CIFQ, qui excèdent la balise de 18 000 \$ fixée par la Régie dans sa décision D-2019-116.

[196] L'AQCIE-CIFQ justifie le montant réclamé par le fait qu'il a dû examiner une preuve additionnelle et non prévue du Transporteur, formuler une DDR additionnelle à cet égard et modifier sa preuve pour en tenir compte, ce qui a requis plusieurs heures de travail supplémentaires à ce qui avait été prévu.

[197] Le Transporteur estime que les explications pour ce dépassement de près de 30 % par rapport au budget autorisé pour l'AQCIE-CIFQ apparaissent ténues. Il souligne que les autres intervenants ont respecté les balises fixées par la Régie, malgré l'amendement apporté à sa preuve.

[198] La Régie convient que les intervenants ont dû conjuguer avec le dépôt d'une preuve amendée en octobre 2019. Cependant, elle constate que le nombre d'heures de préparation réclamé par l'analyste principal de l'AQCIE-CIFQ est considérablement plus élevé que le nombre d'heures réclamé par les analystes des autres intervenants pour la préparation du

¹⁰³ [Guide de paiement des frais 2012.](#)

¹⁰⁴ [RLRQ, c. R-6.01, r. 4.1.](#)

dossier. Par ailleurs, la Régie constate que l'AQCIE-CIFQ n'a pas soumis d'argumentation, contrairement aux autres intervenants.

[199] La Régie considère que les raisons invoquées par l'AQCIE-CIFQ pour expliquer le fait d'avoir excédé de plus de 5 000 \$ le budget qu'elle avait fixé ne justifient pas l'augmentation de son budget. Elle considère que la tâche de chacun des intervenants était comparable et que le nombre d'heures de préparation de l'AQCIE-CIFQ pour l'analyse du dossier, qui s'élève à 91 heures, comparativement à 51 heures pour l'AHQ-ARQ et 41,5 heures pour SÉ-AQLPA, est excessif.

[200] La Régie juge que la participation de l'ensemble des intervenants a été utile à ses délibérations. De plus, elle juge que les frais réclamés par l'AHQ-ARQ et SÉ-AQLPA sont raisonnables. En conséquence, elle accorde les frais suivants.

TABLEAU 11
FRAIS DEMANDÉS ET FRAIS ACCORDÉS

Intervenants	Frais demandés	Frais accordés
AHQ-ARQ	14 971,05 \$	14 971,05 \$
AQCIE-CIFQ	23 288,30 \$	18 000,00 \$
SÉ-AQLPA	18 435,71 \$	18 435,71 \$

[201] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE la demande amendée du Transporteur;

AUTORISE les projets d'investissement du Transporteur pour l'année 2020 pour un montant de 920 M\$;

CONSTATE l'écart des investissements réels de l'année 2018 par rapport aux investissements autorisés par la décision D-2018-014;

CONSTATE, pour 2019, un écart anticipé de 91 M\$ entre le budget prévu et le budget autorisé dans les décisions D-2019-030 et D-2019-068;

PERMET au Transporteur de réallouer jusqu'à 65 M\$ entre les catégories d'investissement;

OCTROIE à l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ et à SÉ-AQLPA un montant de 14 971,05 \$, 18 000,00 \$ et 18 435,71 \$ respectivement, pour leur participation au dossier et **ORDONNE** au Transporteur de leur payer ces montants, dans un délai de 30 jours;

ORDONNE au Transporteur de se conformer à l'ensemble des autres éléments décisionnels contenus dans la présente décision.

Esther Falardeau

Régisseur