

Argumentation du Transporteur

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO : R-4097-2019

HYDRO-QUÉBEC, personne morale de droit public légalement constituée en vertu de la *Loi sur Hydro-Québec* (L.R.Q., c. H-5), ayant son siège social au 75, boul. René-Lévesque Ouest, dans les cité et district de Montréal, province de Québec, H2Z 1A4,

Demanderesse

**DEMANDE D'AUTORISATION DU BUDGET DES INVESTISSEMENTS 2020
POUR LES PROJETS DU TRANSPORTEUR DONT LE COÛT INDIVIDUEL
EST INFÉRIEUR À 65 MILLIONS DE DOLLARS**

ARGUMENTATION DU TRANSPORTEUR

INTRODUCTION

Le Transporteur s'adresse à la Régie de l'énergie (la « Régie ») afin d'obtenir l'autorisation requise pour l'acquisition et la construction d'immeubles et d'actifs destinés au transport d'électricité conformément à l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi ») et au *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* (le « Règlement »).

Les conclusions recherchées par le Transporteur sont décrites à sa demande amendée comme suit :

PAR CES MOTIFS, PLAISE À LA RÉGIE :

ACCUEILLIR la présente demande amendée ;

AUTORISER les projets d'investissement du Transporteur pour l'année 2020 pour un montant de 920 M\$, le tout conformément à la preuve soumise à l'appui de la présente demande amendée ;

CONSTATER l'écart des investissements réels de l'année 2018 par rapport aux investissements autorisés par la décision D-2018-014 et ce, pour fins d'intégration

à la base de tarification lors d'une demande tarifaire du Transporteur, le tout conformément à la preuve soumise à l'appui de la présente demande amendée ;

SUBSIDIAIREMENT, AUTORISER les projets d'investissement du Transporteur pour l'année 2018 pour un montant de 119 M\$, le tout conformément à la preuve soumise à l'appui de la présente demande amendée ;

AUTORISER, pour 2019, un budget additionnel des investissements de 91 M\$ pour les projets dont le coût est inférieur à 65 M\$, le tout conformément à la preuve soumise à l'appui de la présente demande amendée ;

PERMETTRE au Transporteur de réallouer jusqu'à 65 millions de dollars entre les catégories d'investissement.

En réponse à une demande de renseignement de la Régie, le Transporteur a expliqué la nature particulière de sa demande et preuve documentaire qui recoupe à la fois les budgets des années 2018, 2019 et 2020¹.

Pour l'année 2018, le Transporteur souligne que les conclusions de sa demande amendée ainsi que sa preuve documentaire visent à renseigner et saisir la Régie de cet écart pour des investissements ultimement intégrés à sa base de tarification.

Le Transporteur précise qu'il assure une vigie des budgets autorisés et qu'il saisira la Régie de tout écart marqué, constaté ou anticipé, afin que cette dernière puisse pleinement jouer son rôle et exercer sa juridiction exclusive à cet égard. Les actions entreprises par le Transporteur auprès de la Régie, pour les écarts constatés relatifs au budget des investissements 2019, sont une démonstration éloquente de l'engagement du Transporteur à l'égard de la Régie ainsi que de l'observance du cadre réglementaire applicable.

Le Transporteur présente ci-après un sommaire de certains éléments de sa demande d'autorisation et commente les preuves des intervenants déposées au dossier.

¹ HQT-3, Document 1.1, p. 3 ss.

1. DEMANDE

1.1. CONTEXTE

Le présent dossier constitue la dix-neuvième demande d'autorisation concernant le budget annuel des investissements présentée à la Régie. De façon générale, la Régie a accueilli favorablement les demandes du Transporteur².

Les investissements du Transporteur s'appuient notamment sur la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur (la « Stratégie »). Le budget des investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$ est déterminé selon une démarche rigoureuse³ dont la Régie s'est déclarée satisfaite à plusieurs reprises.

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

La demande d'autorisation, conformément à l'article 5 du Règlement, vise des catégories d'investissement, et non des projets (article 2 du Règlement). Ainsi, la demande soumise par le Transporteur vise l'approbation d'un budget, constitué des flux d'investissement associés à chacune de ces catégories, et non pas l'autorisation de projets individuels spécifiques. Le cadre d'examen du budget annuel d'investissement pour les projets dont le coût est inférieur à 65 M\$ est adapté au mode de planification et de réalisation de tels investissements, comme le Transporteur l'a maintes fois exprimé.

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

La preuve qui a été déposée au soutien de la demande du Transporteur fournit à la Régie les informations requises par le cadre réglementaire afin qu'elle puisse autoriser les investissements 2020 du Transporteur, ainsi que le budget additionnel de 2019.

1.2. INVESTISSEMENTS RÉALISÉS EN 2018

Tel que mentionné à sa demande amendée, le Transporteur a réalisé des investissements d'une valeur de 768 M\$, soit un écart positif de 119 M\$.

Le Transporteur a expliqué les divers événements auxquels il a dû faire face en 2018⁴. Cet écart positif est associé essentiellement à des bris, des travaux de sécurisation de postes, des remplacements d'équipements pour assurer la sécurité du personnel⁵ et un engagement contractuel lié à ses activités. Toutes ces activités, associées à sa mission, étaient requises à la poursuite des activités du Transporteur.

À la lumière de sa preuve documentaire probante, le Transporteur prie la Régie de constater l'écart des investissements réels de l'année 2018 par rapport aux investissements autorisés

² Voir les décisions D-2002-81, D-2003-71, D-2004-87, D-2005-50, D-2006-89, D-2006-170, D-2008-020, D-2009-013, D-2010-050, D-2010-138, D-2012-012, D-2013-049, D-2014-018, D-2015-015, D-2016-027, D-2017-019, D-2018-014, D-2019-030 et D-2019-068.

³ D-2012-012, paragraphe 107 et pp. 32 à 34 et D-2017-019, pp. 34 à 40.

⁴ HQT-1, Document 1, p. 10 ss.

⁵ HQT-3, Document 3.1, p. 8, réponses 3.3. et 3.4.

par la décision D-2018-014 et ce, pour fins d'intégration à la base de tarification lors d'une demande tarifaire ou, subsidiairement, autoriser les projets d'investissement du Transporteur pour l'année 2018 pour un montant de 119 M\$.

1.3. INVESTISSEMENTS ESTIMÉS EN 2019

Tel que mentionné à sa demande amendée et preuve documentaire, le Transporteur anticipe des investissements d'une valeur de 833 M\$, soit un écart positif de 91 M\$. Bien que sa preuve documentaire soit probante à l'égard des divers investissements qui supportent cet écart, le Transporteur souligne que les investissements réels seront présentés dans la demande d'autorisation du budget des investissements de l'année 2021.

Le Transporteur a expliqué les divers événements auxquels il doit faire face en 2019⁶. Cet écart positif est associé essentiellement à des bris, des interventions imprévues sur des ouvrages civils et des remplacements d'équipements pour assurer la sécurité de son personnel.

À cet effet, le Transporteur précise⁷ :

« Il souligne toutefois que l'impact sur le revenu requis résultant de l'écart prévu de 91 M\$ est négligeable puisque les mises en service se réalisent sur quelques années.

En outre, 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 des enjeux de santé et sécurité du personnel. Ils ont ainsi comme conséquence de maintenir la disponibilité et la performance du réseau de transport afin d'assurer la fiabilité et la qualité de prestation du service à l'ensemble de la clientèle. »

Selon sa preuve documentaire probante, le Transporteur prie la Régie d'autoriser pour 2019, un budget additionnel des investissements de 91 M\$.

1.4. SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS POUR L'ANNÉE 2020

La demande d'autorisation du budget des investissements 2020 pour les projets du Transporteur totalise un montant de 920 M\$. Conformément au cadre réglementaire, le Transporteur présente dans sa preuve les investissements qu'il prévoit par catégorie⁸.

Le Transporteur souligne que le montant des investissements 2020 lié aux **projets en cours au 30 avril 2019** s'élève à 388 M\$ et que le montant des investissements relatifs aux **projets débutant après le 30 avril 2019** s'élève à 532 M\$. Le Transporteur rappelle que les flux découlant des investissements relatifs aux projets débutant après le 30 avril 2019 seront établis après la confirmation de ces projets, selon les processus en vigueur dans l'entreprise.

Enfin, ces investissements s'inscrivent dans un contexte global des investissements du Transporteur pour l'année 2020, tel qu'il appert de la preuve.

⁶ HQT-1, Document 1, p. 12 ss.

⁷ HQT-1, Document 1, p. 14.

⁸ HQT-1, Document 1, pp. 7 à 10 et 15 ss.

2. JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS 2020⁹

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

2.1. PRÉVISION ET RÉALISATION DES INVESTISSEMENTS

Dans sa preuve, le Transporteur présente son budget pour l'année 2020 ainsi que les prévisions des investissements par catégorie sur l'horizon 2021 à 2023¹⁰.

Également, le Transporteur fait état de l'historique des investissements autorisés et réalisés au cours des années 2015 à 2017¹¹.

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

2.2. INVESTISSEMENTS NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS

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

Maintien des actifs

Les investissements requis en 2020 s'élèvent à 670 M\$ et se répartissent comme suit¹² :

Tableau 1
Investissements 2020 en Maintien des actifs
(M\$)

Maintien des actifs	Budget
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

⁹ HQT-1, Document 1, p. 16 ss. et HQT-3, Document 1.1, p. 7 ss.

¹⁰ HQT-1, Document 1, pp. 15 et 16

¹¹ HQT-1, Document 1, p. 10 ss.

¹² HQT-1, Document 1, p. 16.

Les investissements relatifs aux actifs de transport (appareillage, automatismes et lignes) et de télécommunications résultent de l'application de la Stratégie. Le Transporteur présente les grilles d'analyse du risque de ces actifs de transport et de télécommunications¹³. Ces grilles permettent de sélectionner les équipements les plus à risque. Le Transporteur rappelle que le risque évolue en fonction du montant global des investissements en maintien des actifs sans égard au seuil de 65 M\$. Les variations annuelles des montants globaux des interventions dépendent notamment du type d'équipements qui seront remplacés.

Soulignons que les investissements relatifs aux actifs de soutien font l'objet de démarches distinctes et tiennent compte des caractéristiques particulières de ces types d'actifs¹⁴.

Maintien et amélioration de la qualité du service

Ces investissements visent la satisfaction de la clientèle, le maintien ou l'amélioration de la qualité du service à l'égard de la demande existante. Ils totalisent 67 M\$ pour l'année 2020 soit 9 % du budget des investissements ne générant pas de revenus.

Le Transporteur identifie et classe les investissements de cette catégorie selon différents éléments déclencheurs indiqués au tableau suivant¹⁵ :

Tableau 2
Investissements 2020 en Maintien et amélioration de la qualité du service
(M\$)

Éléments déclencheurs	Budget
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

Le Transporteur présente les améliorations visées et les indicateurs sur lesquels les différents projets pourraient avoir un impact¹⁶.

Respect des exigences

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

¹³ HQT-1, Document 1, p. 17 ss.

¹⁴ R-3670-2008, HQT-1, Document 1.2, chapitre 2.

¹⁵ HQT-1, Document 1, p. 24.

¹⁶ HQT-1, Document 1, pp. 25 et 26.

Les investissements requis en 2020 s'élèvent à 41 M\$. Les tableaux 20 et 21 de la pièce HQT-1, Document 1, à la page 27, décrivent respectivement la répartition de ce budget ainsi que les interventions visées en 2020.

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

2.3. INVESTISSEMENTS GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS 2020

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

Les investissements planifiés dans cette catégorie en 2020 s'élèvent à 142 M\$. Ils se répartissent comme suit¹⁷ :

- Alimentation de la charge locale : 137 M\$;
- Intégration de puissance : 5 M\$.

En 2020, des investissements pour l'alimentation de la charge locale sont requis pour l'ajout de transformateurs dans les postes satellites afin de pallier le dépassement de la capacité limite de transformation, tel qu'identifié à la preuve¹⁸.

Soulignons que le Transporteur ne prévoit aucun dépassement de capacité dans les postes sources.

Pour les investissements générant des revenus additionnels, la preuve, les informations et les explications fournies démontrent la nécessité du budget demandé par le Transporteur à cet égard. Le Transporteur souligne ses réponses à la Régie concernant les projets en intégration de puissance¹⁹.

2.4. SUIVI DES INTERVENTIONS EN FONCTION DU RISQUE

Le Transporteur présente le suivi des interventions réalisées sur son réseau de transport en fonction du risque pour 2018 et 2019 ainsi que l'évolution des taux de risque simulé et réel. Les résultats démontrent que le taux de risque évolue selon les prévisions simulées et démontrent la justesse de la Stratégie²⁰.

2.5. IMPACT TARIFAIRE

Afin d'estimer l'impact tarifaire des investissements projetés, le Transporteur prend en considération les coûts associés aux mises en service qui comprennent l'amortissement, le coût en capital, la taxe sur les services publics ainsi que les charges d'exploitation²¹. Le

¹⁷ HQT-1, Document 1, p. 28.

¹⁸ HQT-1, Document 1, p. 29 et HQT-3, Document 2.1, réponse 9.1, p. 17.

¹⁹ HQT-3, Document 1.1, pp. 9 à 13.

²⁰ HQT-1, Document 1, p. 30 ss.

²¹ HQT-1, Document 1, p. 34 ss.

Transporteur présente l'impact tarifaire des investissements projetés sur un horizon de 10 ans, le tout conformément aux exigences de la Régie. L'estimation de l'impact tarifaire dans le cadre de la présente demande s'inscrit dans la continuité des décisions antérieures de la Régie quant à l'autorisation des projets d'investissement.

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

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

Le Transporteur présente²² les mises en service prévues pour l'alimentation de la charge locale et l'estimation de la contribution requise du Distributeur pour 2020²³.

Avec égards, de l'avis du Transporteur, l'impact tarifaire de l'ensemble des investissements est raisonnable sur la période.

2.6. IMPACT SUR LA FIABILITÉ ET LA QUALITÉ DU SERVICE

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

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

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

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

3. MÉMOIRE DE L'INTERVENANT AHQ-ARQ – COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR²⁴

AHQ-ARQ à son mémoire (pages 9, 10, 11 et 12) mentionne ce qui suit :

« AHQ-ARQ considère une hausse de 17 % [des investissements en Maintien des actifs] non acceptable compte tenu des IC, IFD et T-SAIDI qui s'améliorent.

Un examen détaillé des graphiques permet de constater qu'en moyenne au cours des années 2016 à 2018, la Stratégie du Transporteur a surestimé le taux de risque d'environ 6 %.

²² En suivi des décisions D-2013-049 et D-2016-027.

²³ HQT-1, Document 1, pp. 35-36.

²⁴ Le Transporteur ne commente pas l'ensemble du mémoire et des recommandations de l'intervenant. Cela ne signifie pas qu'il adhère aux démonstrations de ce dernier. Il s'en remet plutôt à la valeur probante de sa propre preuve ainsi qu'à la Régie à ces égards.

De plus, le Transporteur affirme, sans le démontrer, que, depuis plus de 10 ans, le risque simulé et le risque réel suivent les mêmes tendances et sont en augmentation. L'AHQ-ARQ n'arrive pas au même constat alors que le risque de 2018 est plutôt à la baisse, tel qu'il appert de la figure 3 reproduite plus haut.

Enfin, même en considérant que le risque de 2017 était plus haut que ce qu'on découvre cette année, le Transporteur ne prévoyait l'an dernier que 530 M\$ en Maintien des actifs pour 2020, soit 21 % de moins que le montant de 670 M\$ maintenant prévu, et ce, avec un taux de risque plus bas.

Pour compenser cette 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 dans le cadre du présent dossier. »

(Nos soulignés)

Le Transporteur a démontré dans ses dossiers antérieurs²⁵ qu'il n'existe pas de lien direct entre l'indicateur IC et les investissements en Maintien des actifs. De plus, les indicateurs IFD et T-SAIDI, respectivement des indicateurs de défaillance et de durée, ne sont pas pertinents pour mesurer le vieillissement des équipements afin d'établir les investissements en pérennité.

Le constat de l'intervenant est sans pertinence et doit être rejeté par la Régie.

Le Transporteur 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 l'évolution de ceux-ci est à la hausse.

Le Transporteur 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. Celui-ci continuera d'augmenter comme expliqué dans la Stratégie déposée à la Régie en 2008²⁶. Le constat de l'intervenant est faux puisqu'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. Le Transporteur constate que l'intervenant ignore les explications qu'il lui a fournies²⁷ concernant la comparaison du taux de risque simulé avec le taux de risque réel d'une année. Il réfère également les intervenants aux réponses aux questions 11.2 à 11.4 de l'AQCIE-CIFQ²⁸.

Le Transporteur réitère que la prévision 2020 du dossier R-4059-2018 était fournie à titre illustratif et ne peut servir à justifier le montant des investissements en Maintien des actifs de 2020 de la présente demande qui précise davantage les investissements requis pour contrôler l'évolution du niveau de risque.

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.

Pour toutes ces raisons et avec égards, les recommandations de l'intervenant devraient être rejetées.

²⁵ Notamment R-3778-2011, HQT-2, Document 1, chapitre 3.2.3.

²⁶ R-3670-2008, HQT-2, Document 1, fig. 23, p. 89.

²⁷ En réponse à la question 8.1 de la pièce HQT-3, Document 2.1.

²⁸ HQT-3, Document 3.1.

AHQ-ARQ à son mémoire (page 15) mentionne ce qui suit :

« L'AHQ-ARQ constate quand même que la preuve n'élabore aucunement sur la rentabilité des investissements demandés en Maintien et amélioration de la qualité du service et, par conséquent, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander plus d'information permettant de pouvoir juger de la rentabilité des améliorations demandées pour cette catégorie dans les dossiers futurs ».

(Nos soulignés)

Les projets en Maintien et amélioration de la qualité du service ont pour objectif la satisfaction de la clientèle, le maintien ou le rehaussement de la qualité du service rendu par le Transporteur. Ces projets sont arrimés à la mission du Transporteur qui doit les réaliser afin d'assurer la fiabilité et la qualité de prestation du service de transport d'électricité attendue par les clients. Le Transporteur a fourni²⁹ les améliorations visées par les interventions et les indicateurs sur lesquels celles-ci pourraient influencer suivant la façon dont elles l'ont été dans les demandes antérieures. La Régie a rendu de nombreuses décisions favorables aux demandes du Transporteur, se déclarant satisfaite des informations fournies et autorisant les investissements demandés et pleinement justifiés du Transporteur.

La recommandation de l'intervenant doit être rejetée puisque sans fondement alors que la preuve du Transporteur et l'historique décisionnel de la Régie sont probants.

AHQ-ARQ à son mémoire (pages 18 et 19) mentionne ce qui suit :

« Les informations fournies ne sont donc pas suffisantes pour justifier cet investissement au poste de l'Aqueduc et Anne-Hébert.

L'AHQ-ARQ recommande à la Régie d'obtenir plus d'informations du Transporteur (CLT, prévisions de charge sur un horizon suffisant, explications des hausses) pour justifier les investissements demandés aux postes de l'Aqueduc et Anne-Hébert avant d'approuver ces investissements en Croissance des besoins de la clientèle. ».

(Nos soulignés)

Le Transporteur a expliqué le contexte particulier de l'ajout de transformation au poste de l'Aqueduc en réponse aux questions de la Régie dans le dossier tarifaire 2020³⁰. De plus, il souligne que le budget des investissements 2019³¹ de la catégorie Croissance des besoins de la clientèle incluait déjà le flux des investissements 2019 associés à cet ajout. Il rappelle par ailleurs 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'intervenant. Le Transporteur a fourni dans sa preuve le niveau

²⁹ HQT-1, Document 1, Tableau 19.

³⁰ R-4096-2019, HQT-10, Document 1.3, Réponses aux questions 10.1 à 10.3.

³¹ R-4059-2018, phase 1, HQT-1, Document 1, Tableau A2-1, p. 43. La Régie a autorisé un montant de 122 M\$ dans la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » dans sa décision D-2019-030.

d'information requis en suivi des décisions de la Régie³² afin de lui permettre d'être bien informée sur les investissements. La Régie s'est déclarée satisfaite³³ du niveau d'information fournie et demande au Transporteur de le maintenir dans le cadre des prochaines demandes d'autorisation du budget des investissements.

La recommandation à l'égard de la justification des investissements par projet dépasse le cadre réglementaire et devrait être rejetée.

AHQ-ARQ à son mémoire (page 20) mentionne ce qui suit :

« [...] le Transporteur a systématiquement surestimé les investissements requis en Croissance des besoins de la clientèle depuis cinq ans [...].

[...] l'AHQ-ARQ 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\$ lorsqu'appliquée au montant demandé de 137 M\$ pour l'alimentation de la charge locale. »

(Nos soulignés)

En réponse, 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. À cet effet, 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 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, lorsqu'il y a abandon de projet, le Distributeur rembourse au Transporteur les coûts encourus et engagés.

La recommandation de l'intervenant de réduire de façon arbitraire les investissements en Croissance des besoins de la clientèle est contraire à la mission du Transporteur qui vise à satisfaire les besoins de ses clients au moment souhaité par ceux-ci. En conséquence, elle devrait être rejetée.

4. MÉMOIRE DE L'INTERVENANT AQCIE-CIFQ – COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR³⁴

AQCIE-CIFQ à son mémoire (pages 4 et 5) mentionne ce qui suit :

« Ainsi, étant donné que les prévisions de bris majeurs sont basées sur les valeurs historiques, le Transporteur devrait fournir sa prévision des valeurs de bris d'équipement et les valeurs réelles sur la période 2014-2018, ainsi que sa prévision pour les années 2019 et 2020. »

³² D-2016-027, par. 79 et D-2017-019, par. 94 et 95.

³³ D-2018-014, par. 95.

³⁴ Le Transporteur ne commente pas l'ensemble du mémoire et des recommandations de l'intervenant. Cela ne signifie pas qu'il adhère aux démonstrations de ce dernier. Il s'en remet plutôt à la valeur probante de sa propre preuve ainsi qu'à la Régie à ces égards.

(Nos soulignés)

Le Transporteur réitère la réponse 1.1 qu'il a fournie dans la demande de renseignements numéro 2 de l'intervenant³⁵. Il rappelle 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 du Transporteur inclut tous les renseignements exigés par le Règlement. Le Transporteur a fourni par ailleurs des compléments d'information considérant le contexte particulier des écarts des années 2018 et 2019.

La preuve documentaire du Transporteur est complète. La suggestion de l'intervenant devrait être rejetée.

AQCIE-CIFQ à son mémoire (pages 4 et 5) mentionne ce qui suit :

« Le transporteur devrait également justifier l'application de l'approche de la surutilisation pour l'année 2018. »

« Dans cette perspective, la justification du Transporteur concernant le dépassement du budget de l'année 2018 devrait également mentionner les mesures que le Transporteur avait mises en place pour éviter le dépassement pour l'année 2018 et les mesures qu'il compte mettre en place pour les années suivantes. »

(Nos soulignés)

La justification de l'application de l'approche de la surutilisation a été débattue à maintes reprises dans les dossiers antérieurs. La Régie dans ses décisions³⁶ s'en est déclarée satisfaite. Conformément à la décision D-2018-014³⁷, le Transporteur a présenté dans le présent dossier les taux de surutilisation de 2018 et 2019 par catégorie d'investissement.

Les écarts de l'année 2018 ont été constatés à la lumière des résultats de fin d'année 2018. Quant aux mesures qu'il a mises en place pour les années suivantes, le Transporteur réitère la réponse à la question 4.1 de la demande de renseignement numéro 2 des intervenants.

« Le Transporteur 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\$. »³⁸

Pour toutes ces raisons, les recommandations de l'intervenant sont sans assises et devraient être rejetées.

AQCIE-CIFQ à son mémoire (pages 6 à 11) mentionne ce qui suit :

« Les intervenants sont d'avis que le Transporteur n'a pas eu une approche prudente concernant le budget en Maintien des actifs et recommandent à la Régie de ne pas autoriser le budget additionnel demandé.

Bris d'équipement plus important

Le Transporteur ne précise pas ce qui lui permet de prévoir pour 2019 des bris d'équipements semblables à ceux de 2018.

³⁵ HQT-3, Document 3.2.

³⁶ D-2018-014 et D-2019-030.

³⁷ Par. 45.

³⁸ HQT-3, Document 3.2, p. 10.

Selon les intervenants, les explications ne sont pas suffisantes pour justifier un budget additionnel de 30 M\$.

Surutilisation

L'AQCIE et le CIFQ considèrent qu'étant donné l'expérience de 2018, le Transporteur aurait dû avoir une approche prudente pour l'année 2019 et ne pas utiliser l'approche de surutilisation même si cette approche avait été prévue.

Selon les intervenants, il y a donc une contre-indication à utiliser l'approche de surutilisation lorsque le budget prévu est dépassé.

Actifs de soutien

Il n'est pas démontré qu'il est justifié d'augmenter les activités en 2019. »

(Nos soulignés)

Comme mentionné dans sa preuve³⁹, c'est sur la base des plus récentes prévisions que le Transporteur anticipe, à l'instar de 2018, des bris plus importants que prévu. Le Transporteur confirmera le montant réel des bris lorsque les résultats de 2019 seront connus.

Le Transporteur soumet les mêmes commentaires qu'il a formulés à l'AHQ-ARQ concernant l'application de l'approche de surutilisation. De plus, il réitère la réponse à la question 1.4 de la demande de renseignements numéro 2 de l'intervenant⁴⁰.

« Le Transporteur rappelle que l'utilisation de l'approche de surutilisation 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 que les écarts anticipés de 2019 sont en grande partie attribuables à des causes autres que l'approche de surutilisation. En cours d'année, le Transporteur constate la réalisation des projets et fixe le taux de surutilisation de l'année suivante. En 2019, le Transporteur a ajusté à la baisse à 110 % le taux de surutilisation de 2020 afin d'atteindre le budget des investissements demandé. »

La prévision du taux de surutilisation de 2019 a fait l'objet du dossier R-4059-2018 déposé à l'été 2018 à la Régie alors que les écarts de 2018 n'ont été constatés qu'à la fin de 2018.

Enfin, quant aux actifs de soutien, le Transporteur a justifié les montants requis dans ses réponses aux questions 2.1 et 2.2. de la demande de renseignements numéro 2 de l'intervenant⁴¹.

Pour toutes ces raisons, les affirmations de l'intervenant devraient être écartées par la Régie.

AQCIE à son mémoire (pages 11 à 12) mentionne ce qui suit :

« Les intervenants sont d'avis que l'augmentation du risque pour la santé et la sécurité des employés pourrait justifier l'augmentation du budget en 2019. Par contre, si l'augmentation est pour éviter de limiter de façon importante les zones d'accès dans les postes touchés, il faudrait démontrer que les bénéfices obtenus justifient le budget supplémentaire demandé dès 2019 »

³⁹ HQT-1, Document 1, p. 12.

⁴⁰ HQT-3, Document 3.2, p. 6.

⁴¹ HQT-3, Document 3.2, pp. 7-8.

(Nos soulignés)

Le Transporteur répond que les investissements supplémentaires de 2019 en *Respect des exigences* visent à réduire ou éliminer le risque pour la santé et la sécurité des employés et ne visent pas une réduction des zones d'accès limités dans les postes.

AQCIE-CIFQ à son mémoire (pages 12 à 20) mentionne ce qui suit :

« Dans le cas du maintien des actifs des équipements d'appareillages (électrique et mécanique) et des ouvrages civils, l'analyse comparative de l'évolution du taux de risque et de l'évolution des investissements globaux montre que le taux de risque a augmenté malgré une augmentation des investissements. Cependant, comme cela a été montré plus haut, l'augmentation du taux de risque des équipements d'appareillages et des ouvrages civils n'a pas eu d'impact négatif sur l'indice de continuité opérationnel de transport. »

Ainsi, selon les intervenants, cette augmentation ne peut justifier une augmentation du budget pour le maintien des actifs de ces équipements. En conséquence, les intervenants recommandent à la Régie de ne pas autoriser l'augmentation du budget de la catégorie maintien des actifs pour les équipements d'appareillages et d'ouvrages civils pour l'année 2020.

L'analyse comparative de l'évolution du taux de risque et de l'évolution des investissements globaux ne permet pas de justifier l'augmentation du budget de l'année 2020 pour les systèmes d'automatisme et pour les composants de lignes aériennes. En conséquence, les intervenants recommandent de maintenir le budget de 2019 pour le maintien des actifs dans le cas de ces équipements ».

(Nos soulignés)

Dans la section 3 de son mémoire, toutes les recommandations de l'intervenant découlent d'analyses comparatives de l'évolution du taux de risque et des investissements par portefeuille d'équipements. De plus, l'intervenant compare l'indice de continuité opérationnel de transport au taux de risque des équipements d'appareillage et des ouvrages civils.

En réponse, le Transporteur réitère les mêmes commentaires précités qu'il a formulés à l'AHQ-ARQ à cet égard. De plus, les coûts des interventions évoluant dans le temps, les investissements passés ne permettent pas de prévoir les investissements futurs afin de contrôler l'évolution du risque à long terme.

Pour ces raisons, les recommandations de l'intervenant devraient être rejetées.

AQCIE-CIFQ à son mémoire (pages 20 à 23) mentionne ce qui suit :

« Les intervenants recommande à la Régie d'exiger que le Transporteur apporte des ajustements à son modèle de gestion des actifs [dans un objectif de corriger les écarts constatés entre les prévisions simulées et les résultats réels] et en fasse rapport dans son prochain dossier relatif aux investissements pour des projets dont le coût est inférieur à 65 M\$. »

(Nos soulignés)

En réponse, le Transporteur soutient que le risque simulé d'une année donnée reflète l'inventaire des équipements en 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 apportés. La Régie, dans son examen du 2^e bilan de la Stratégie, mentionne dans sa décision D 2017-019 :

« [181] Cette Stratégie de long terme, pour l'instant, porte fruit. La Régie note au présent dossier que le niveau d'investissement du Transporteur demeure relativement stable. Elle note également que, si le taux de risque réel demeure inférieur au taux de risque simulé, cela est rassurant dans le contexte où le Transporteur affirme que le vieillissement du parc l'amène à gérer un parc d'actifs présentant un risque jamais expérimenté auparavant.

[207] Compte tenu de ce qui précède, la Régie considère que le bilan du Transporteur sur l'application de la Stratégie répond à ses attentes. Elle accueille la proposition du Transporteur 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 de moins de 25 M\$ pour l'année 2022. »

(Nos soulignés)

Avec égard, les recommandations de l'intervenant doivent être rejetées.

AQCIE-CIFQ à son mémoire (pages 23 à 26) mentionne ce qui suit :

« Les intervenants constatent que l'impact tarifaire du dossier actuel est particulièrement important. Cet impact s'explique par l'écart entre la valeur des investissements ne générant pas de revenus additionnels dont la plus grande proportion concerne les investissements en maintien des actifs, et la valeur des amortissements. Il y a donc lieu de s'assurer que les valeurs des investissements en maintien des actifs ne sont pas surestimées. »

(Nos soulignés)

Le Transporteur rappelle que l'impact des investissements sur les tarifs résulte de la combinaison de l'impact des investissements ne générant pas des revenus et de celui des investissements générant des revenus.

Les prévisions des investissements et des mises en service sur la période de 10 ans évoluent d'un exercice à l'autre au gré de la réalisation ou non des projets et de l'ajustement de la planification à moyen et à long termes.

Le constat des intervenants est sans pertinence et devrait être écartés.

AQCIE-CIFQ à son mémoire (pages 28 et 29) mentionne ce qui suit :

« Les intervenants constatent que les explications du Transporteur concernant l'utilisation qui sera faite du budget demandé, mais non pas la justification de l'augmentation de ce budget.

On peut constater une diminution importante du taux de risque et selon les intervenants il n'est pas démontré que le niveau du taux de risque justifie une augmentation du budget pour le maintien des actifs de télécommunication.

En conséquence, l'AQCCIE et le CIFQ recommandent à la Régie de ne pas autoriser l'augmentation du budget pour le maintien des actifs de télécommunication. Les intervenants recommandent de maintenir le niveau global de l'année 2019, soit 66 M\$ et d'adapter en conséquence le niveau du budget pour les projets dont le coût est inférieur à 65 M\$. »

(Nos soulignés)

Quant à la justification de l'augmentation du budget en Maintien – Télécommunications, le Transporteur réfère l'intervenant à la réponse à la question 6.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie⁴².

De plus, les investissements en Maintien – Télécommunications visent à assurer la pérennité du réseau de télécommunication conformément à la Stratégie appliquée aux actifs de télécommunications telle que déposée dans la mise à jour de la Stratégie⁴³. La Régie dans sa décision D-2018-014 mentionne :

« [158] Elle considère que la stratégie retenue par le Transporteur pour gérer la pérennité des actifs de télécommunications permettra de contrôler le niveau du risque associé à ces équipements, tout en conservant le juste équilibre entre le niveau d'investissement et la capacité de réalisation des interventions pour assurer un réseau de télécommunications fiable. »

Avec égards, la recommandation devrait être rejetée.

AQCIE-CIFQ à son mémoire (pages 30 à 32) mentionne ce qui suit :

« Selon les intervenants, il n'est pas suffisant d'identifier les indicateurs de mesure de l'amélioration de la qualité, il faut également justifier la demande de budget en fonction de l'amélioration visée.

(Nos soulignés)

Le Transporteur réitère les mêmes commentaires précités qu'il a fournis à l'AHQ-ARQ à cet égard.

AQCIE-CIFQ à son mémoire (pages 33 à 34) mentionne ce qui suit :

« Les intervenants constatent que le budget demandé pour l'année 2020 dans la catégorie respect des exigences se situe dans la limite des variations déjà réalisées et en conséquence, ils recommandent à la Régie d'autoriser le budget demandé. »

Le Transporteur prend acte de la recommandation.

AQCIE-CIFQ à son mémoire (pages 36 à 39) mentionne ce qui suit :

« Sur la période 2008-2018, il y a eu sept occasions où le budget d'une catégorie a été dépassé sans toutefois que le budget total ait été dépassé. Il y a donc eu sept occasions où il y a eu une réallocation de budget entre catégories. Les valeurs de réallocation sont de beaucoup inférieures à 25 M\$ (le seuil actuel), sauf à l'année 2009 où un montant de 67 M\$ a été réalloué de la catégorie Croissance des besoins à la catégorie Maintien des actifs. Le Transporteur a signalé ce fait à la Régie et, à la connaissance des intervenants, il n'y a pas eu de conséquences au dépassement de cette réallocation.

Considérant la preuve présentée, les intervenants sont d'avis que le Transporteur n'a pas démontré qu'il est nécessaire de rehausser à 65 M\$ le montant pouvant être réalloué entre les catégories d'investissements. »

(Nos soulignés)

⁴² HQT-3, Document 1.1.

⁴³ R-4013-2017, HQT-2, Document 1.

Le montant de réallocation demandé par le Transporteur 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'investissements et ce, jusqu'à un montant maximal. D'ailleurs, comme le souligne les intervenants, le Transporteur a déjà fait face à une réallocation de 67 M\$ dans le passé. Le montant de réallocation de 65 M\$ demandé par le Transporteur permet de couvrir cette éventualité, dans le contexte où le niveau des investissements a plus que doublé depuis 2003 et où le seuil réglementaire pour autoriser le budget des investissements est passé de 25 à 65 M\$.

Avec égards, l'avis de l'intervenant devrait être écarté par la Régie.

5. MÉMOIRE DE L'INTERVENANT SÉ-AQLPA – COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR⁴⁴

SÉ-AQLPA à son mémoire (Recommandation 1.1.1, pages 3-5) mentionne ce qui suit :

« Nous recommandons à la Régie de l'énergie de requérir d'Hydro-Québec TransÉnergie que celle-ci dépose, tant au présent dossier avant son argumentation que dans sa preuve principale des dossiers annuels à venir d'autorisation de ses investissements de moins de 65 M\$, un historique reconstitué des investissements autorisés et réalisés quant à toutes les catégories d'investissements (préférentiellement des cinq années antérieures ou subsidiairement des trois années antérieures à l'année-témoin) calculés jusqu'au seuil actuel de 65 M\$ par investissement. Pour une période de transition, cette comparaison pourrait être complétée d'un état des investissements de moins de 25 \$ [sic] demandés pour l'année-témoin, comparé avec ceux demandés et réels des années antérieures, tel que demandé par AHQ-ARQ. ».

(Nos soulignés)

Le Transporteur réitère que sa Demande a été préparée et déposée en fonction du cadre réglementaire prévoyant désormais à partir du 1^{er} août 2019 un seuil ne requérant pas d'autorisation spécifique de la Régie inférieur à 65 M\$ pour le budget des investissements de l'année 2020. De plus, il soutient que l'historique des investissements par catégorie, déposé conformément au Guide de dépôt, présente la comparaison des montants autorisés avec ceux réalisés par le Transporteur. De ce fait, l'historique des investissements ne peut être présenté qu'avec le seuil selon lequel les investissements ont été autorisés par la Régie.

Par ailleurs, la Régie a aussi mentionné dans sa décision D-2019-137 :

« [15] La Régie est d'avis que l'établissement des budgets d'investissements est un exercice prospectif qui repose, notamment, sur les prévisions du Transporteur par rapport aux besoins de la clientèle, ainsi que sur son évaluation du risque de défaillance de l'équipement. La Régie partage l'avis du Transporteur à l'effet que le seuil de l'autorisation ne conditionne pas ses besoins en investissements. »

Quant à l'état des investissements de moins de 25 M\$ de la présente demande, le Transporteur a fourni en complément de réponse à la demande de renseignements numéro 1 de l'AHQ-ARQ le montant par catégorie des investissements de plus de 25 M\$ inclus dans le montant du budget des investissements 2020⁴⁵.

⁴⁴ Le Transporteur ne commente pas l'ensemble du mémoire et des recommandations de l'intervenant. Cela ne signifie pas qu'il adhère aux démonstrations de ce dernier. Il s'en remet plutôt à la valeur probante de sa propre preuve ainsi qu'à la Régie à ces égards.

⁴⁵ HQT-3, Document 2.1, Réponse à la question 1.1 révisée.

Avec égards, la recommandation de l'intervenant devrait être rejetée.

SÉ-AQLPA à son mémoire (Recommandation 1.1.2, pages 7 à 10) mentionne ce qui suit :

« Nous recommandons à la Régie de l'énergie de prendre acte et se déclarer satisfaite des précisions fournies par Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) permettant de mieux différencier les investissements en respect des normes (de la FERC et du Transporteur) entre les catégories Maintien et amélioration de la qualité du service et Respect des exigences. ».

Le Transporteur prend acte de la recommandation des intervenants.

SÉ-AQLPA à son mémoire (Recommandation 1.1.3, page 11) mentionne ce qui suit :

« Nous recommandons à la Régie de l'énergie de fixer un maximum plus bas que les 65 M\$ demandés par Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) quant à sa capacité de réallouer entre les catégories les investissements autorisés annuellement par la Régie, ceci afin de maintenir l'intégrité du processus d'autorisation de la Régie (surtout avec l'accroissement du seuil réglementaire). ».

(Nos soulignés)

L'intervenant prétend qu'à elle seule, cette marge de 65 M\$ demandée par le Transporteur dépasserait tout le budget des investissements demandé en *Respect des exigences* et correspondrait à 20 % de celui demandé en *Maintien et amélioration de la qualité du service*. Or, le Transporteur souligne que le montant qu'il demande vise à lui permettre de réallouer des investissements entre toutes les catégories d'investissements, incluant le Maintien des actifs. Le montant de réallocation de 65 M\$ demandé par le Transporteur ne correspond qu'à 10 % des investissements prévus pour cette catégorie et représente environ 4 % des investissements globaux de 2020.

Pour ces raisons, les recommandations de l'intervenant devraient être rejetées par la Régie.

SÉ-AQLPA à son mémoire (Recommandation 1.2.1) mentionne ce qui suit :

« [...] la proportion du nombre d'éléments à risque sur l'ensemble des éléments est en croissance rapide depuis 2014 et nous faisons part de notre préoccupation à cet égard à la Régie de l'énergie. La Stratégie de gestion de la pérennité du Transporteur ne semble pas en mesure de stabiliser ou réduire ce risque.

[...] nous appuyons la mise à jour par HQT des critères de pérennité des ouvrages civils de sa Stratégie de gestion de la pérennité des actifs. [...]. Nous proposons donc, d'abord, que HQT précise ce que chacun des critères comporte. Nous proposons aussi que ces critères incorporent une évaluation de la dégradation de tels ouvrages pouvant amener des dommages environnementaux. Enfin, nous proposons qu'HQT assure que les nouveaux critères soient dès à présent mis en œuvre dans les processus de vérification d'état ».

(Nos soulignés)

En réponse, le Transporteur rappelle que la Stratégie a été mise en œuvre afin de contrôler l'augmentation du risque à long terme tout en lissant les investissements afin d'éviter des chocs tarifaires possibles.

Les critères des ouvrages civils sont expliqués et détaillés dans la preuve du Transporteur⁴⁶. Quant aux dommages environnementaux, le Transporteur réitère les commentaires qu'il a formulé à la suite de la demande d'intervention de SÉ-AQLPA⁴⁷, à savoir :

« le Transporteur souligne que les impacts environnementaux sont pris en considération lors de l'établissement de la cote d'impact associé à chaque équipement tel que prévu à la Stratégie. De plus, 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. Ce n'est que lorsqu'il disposera de suffisamment de relevés d'état accumulés au fil des ans que le Transporteur pourra voir la pertinence de modifier la grille de risque pour les ouvrages civils, comme il l'a mentionné dans sa preuve. »

Les propositions de l'intervenant devraient être écartées par la Régie.

SÉ-AQLPA à son mémoire (Recommandation 1.2.2) mentionne ce qui suit :

« Nous recommandons à la Régie de l'énergie de prendre acte de l'évolution du risque associé aux composants de lignes aériennes. Mais malgré cette recommandation, nous invitons la Régie à souligner le caractère surprenant de la plus récente variation d'inventaire du Transporteur qui montre une augmentation significative non seulement des équipements à faible risque, mais aussi des équipements à risque (ce qui peut amener à comprendre que leur nombre avait été sous-évalué les années précédentes, mais si c'est le cas nous applaudissons la correction de cette erreur par le Transporteur, ce qui permet de consacrer des investissements plus importants en maintien de ces actifs) ».

(Nos soulignés)

À cet égard, le Transporteur a expliqué cette anomalie dans la réponse à la question 5.1.1 de la demande de renseignements 1 de la Régie⁴⁸.

La recommandation des intervenants est caduque.

SÉ-AQLPA à son mémoire (Recommandation 1.2.4) mentionne ce qui suit :

« Nous recommandons à la Régie de l'énergie de constater que la courbe de risque global de HQT montrerait plutôt qu'entre 2017 et 2018 il y aurait une amélioration significative du niveau de risque, ce qui ne correspond pas aux tableaux ventilés de ce risque par catégorie d'équipements, qui montrent un accroissement du risque. Nous recommandons à la Régie de l'énergie de requérir que le Transporteur rectifie sa courbe de risque global en conséquence. ».

(Nos soulignés)

Le Transporteur a mentionné dans sa preuve⁴⁹ que les investissements plus élevés en 2018 requis pour le remplacement d'équipements à la suite des bris et pour des enjeux de sécurité expliquent la baisse plus marquée du taux de risque en fin d'année 2018. En outre, l'intervenant ne peut comparer directement les grilles de risque des équipements avec la courbe du risque puisque celle-ci ne reflète que le taux de risque des équipements simulés, comme présentée depuis le dossier R-3707-2009.

Avec égards, la recommandation de l'intervenant devrait être écartée par la Régie.

SÉ-AQLPA à son mémoire (Recommandation 1.3.1) mentionne ce qui suit :

⁴⁶ HQT-2, Document 1.

⁴⁷ Commentaires du Transporteur sur les demandes d'interventions.

⁴⁸ HQT-3, Document 1.1, p. 8.

⁴⁹ HQT-1, Document 1, p. 33.

« Nous recommandons à la Régie de l'énergie d'autoriser le budget 2020 d'investissements demandés par le Transporteur en Maintien et amélioration de la qualité de service et Respect des exigences. »

Le Transporteur prend acte de la recommandation de l'intervenant.

SÉ-AQLPA à son mémoire (Recommandation 1.4.1) mentionne ce qui suit :

« Nous recommandons à la Régie de l'énergie d'autoriser le budget 2020 d'investissements demandés par le Transporteur en Croissance des besoins ».

Le Transporteur prend acte de la recommandation de l'intervenant.

CONCLUSION

La *Demande d'autorisation du budget des investissements pour l'année 2020 du Transporteur* et la preuve à son soutien :

- sont conformes au cadre réglementaire et probants ;
- démontrent que le budget des investissements est requis afin que le Transporteur puisse s'acquitter de sa mission, respecter ses engagements envers ses clients et assurer la fiabilité du réseau de transport d'électricité.

Le Transporteur prie la Régie de constater l'écart des investissements réels de l'année 2018 par rapport aux investissements autorisés par la décision D-2018-014 et ce, pour fins d'intégration à la base de tarification lors d'une demande tarifaire ou, subsidiairement, autoriser les projets d'investissement du Transporteur pour l'année 2018 pour un montant de 119 M\$.

Le Transporteur demande à la Régie d'autoriser pour 2019, un budget des investissements de 91 M\$ et ce, selon sa preuve documentaire probante déposée en cette instance.

Le Transporteur demande à la Régie d'autoriser pour 2020, un budget additionnel des investissements de 920 M\$ pour les projets dont le coût est inférieur à 65 M\$ et ce, selon sa preuve documentaire probante déposée en cette instance.

Enfin, le Transporteur entend maintenir l'application de la Stratégie tout en poursuivant son amélioration continue afin d'assurer la pérennité de son parc d'actifs.

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

Le tout respectueusement soumis.