

Par dépôt électronique¹ seulement

Le 29 janvier 2021

Me Véronique Dubois, Secrétaire
Régie de l'énergie
Tour de la Bourse
800, rue du Square-Victoria
Bureau 2.55
Montréal (Québec) H4Z 1A2

Yves Fréchette
Avocat
Hydro-Québec - Affaires juridiques

75, boul. René-Lévesque Ouest,
4e étage
Montréal (Québec) H2Z 1A4
Tél. : 514 289-2211, poste 6925
Télec. : 514 289-2007
frechette.yves@hydroquebec.com

OBJET : Demande d'autorisation du budget des investissements 2021 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars
Votre dossier : R-4140-2020
Notre dossier : R061001 YF

Chère consœur,

Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu les demandes d'interventions des intéressés suivants :

- L'Association des hôteliers du Québec et l'Association des restaurateurs du Québec (« AHQ – ARQ ») ;
- L'Association québécoise des consommateurs industriels (« AQCIE ») ;
- Stratégies Énergétiques et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« SÉ-AQLPA »).

Le Transporteur, après considération des commentaires qui suivent, s'en remet à la Régie à savoir si les intéressés satisfont aux prescriptions du cadre réglementaire afin d'obtenir le statut d'intervenant au présent dossier.

1. Commentaires généraux

Le présent dossier s'inscrit dans la continuité d'application de la *Stratégie de gestion de la pérennité des actifs* (la « Stratégie ») ainsi que des nombreuses demandes qui furent déposées par le Transporteur et qui ont fait l'objet de décisions de la Régie.

¹ Aucune copie papier n'est requise selon la directive du 17 mars 2020 *Mesures préventives en lien avec la COVID-19* de la Régie de l'énergie.

Les décisions antérieures de la Régie et la preuve offerte par le Transporteur dans ce dossier balisent les sujets à l'étude. Le dossier contient toute l'information requise selon le cadre réglementaire en vigueur².

L'exercice d'examen de la demande du Transporteur vise la justification du budget des investissements de l'année 2021 en regard de ses objectifs, de l'impact des coûts sur les tarifs et de l'impact sur la fiabilité du réseau de transport.

Le Transporteur a déposé auprès de la Régie son bilan 2017-2020 de l'application de la Stratégie (HQT-2, Document 1).

Les intéressés semblent souhaiter se prêter à un exercice de revue « dans le menu détail » du bilan précité.

Il est certes possible de questionner le Transporteur à l'égard des résultats du bilan précité. Toutefois, ce questionnement par les intéressés ne peut se muer en une remise en cause globale de la Stratégie. Avec égards, le désir des intéressés d'examiner le bilan de la Stratégie ne peut se transformer en une remise en cause tous azimuts de ses fondements.

À cet effet, il est bon de rappeler que la Stratégie sur laquelle s'appuie en majeure partie la présente demande est appliquée par le Transporteur et présentée à la Régie depuis l'année 2007. La Stratégie dont le déploiement est multiannuel démontre ses résultats positifs sur le même horizon³. La Stratégie a fait l'objet de bilans d'application en 2011 et en 2016. Dans sa décision D-2017-019, la Régie mentionne que « le bilan du Transporteur sur l'application de la Stratégie répond à ses attentes ».

De l'avis du Transporteur, la Stratégie a fait ses preuves et un fait demeure, soit que la Stratégie constitue toujours le meilleur outil disponible afin d'appuyer le budget des investissements annuel du Transporteur.

Le Transporteur maintient qu'un intéressé ne peut pas saisir à nouveau la Régie de sujets ayant fait l'objet d'orientations claires et de décisions finales sans que celle-ci en émette le souhait. À défaut, cela entraîne des redites qui sont contraires aux objectifs éminemment souhaitables d'allègement du processus réglementaire, de gestion efficiente de l'instance et ultimement de réduction des coûts de la réglementation.

Le Transporteur propose donc que l'étude du dossier soit limitée au contenu de la preuve documentaire qu'il a déposée au soutien de sa demande. Tout sujet ou aspect qui déborde ce cadre d'étude, ou qui tend à remettre en cause la Stratégie ou d'autres

² *Loi sur la Régie de l'énergie et Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie.*

³ *À sa décision D-2019-116, la Régie s'exprime comme suit : [23] La Régie est d'avis que l'établissement des investissements est un exercice prospectif fondé sur une vision de l'avenir concernant la gestion des actifs.*

aspects fondateurs du cadre réglementaire devraient être spécifiquement écartés par la Régie.

À cet effet, l'an dernier à sa décision D-2019-116, la Régie mentionne :

[15] La Régie partage les réserves du Transporteur relatives au respect des acquis réglementaires propres à ce dossier.

Le Transporteur est d'avis qu'il importe que les interventions, si elles sont retenues par la Régie, soient circonscrites de façon à éviter la répétition des débats sur des sujets sur lesquels la Régie s'est déjà prononcée et afin que le cadre d'analyse du dossier ainsi que le cadre réglementaire pertinent à la demande du Transporteur soient respectés, et ce, afin de contribuer positivement à l'efficacité du traitement du dossier.

Le Transporteur commente ci-après les demandes d'intervention des intéressés.

2. Budgets de participation

Les intéressés ont déposé auprès de la Régie des budgets de participation comme suit :

- AHQ – ARQ : 31 888,80\$;
- AQCIE : 36 565,00\$;
- SÉ-AQLPA : 32 095,33\$.

Avec égards, ces budgets sont exagérés.

À cet effet, le Transporteur souligne les récentes décisions de la Régie :

D-2017-019

[216] Cependant, la Régie rappelle qu'elle a limité, dans sa décision procédurale D-2016-136, le cadre d'intervention des deux intervenants en leur précisant qu'elle s'attend à un ajustement en conséquence de leurs budgets de participation.

[217] La Régie est d'avis que l'intervention de l'AQCIE-CIFQ a été utile à l'examen du dossier, en particulier en ce qui a trait à l'examen de l'enjeu sur le bilan de la Stratégie. [...]

[219] De plus, elle note que le montant réclamé est déraisonnable. En effet, le budget de participation soumis par l'intervenant (29 807,41 \$) prévoyait une intervention sur des sujets que la Régie n'a pas retenus en limitant le cadre d'intervention de SÉ-AQLPA à l'examen du bilan de la Stratégie, uniquement.

[218] Par ailleurs, la Régie juge que l'intervention de SÉ-AQLPA, limitée à l'examen du bilan de la Stratégie, a été partiellement utile dans le cadre de l'examen du dossier. La Régie est d'avis que les recommandations de l'intervenant, qui sont de la nature de constats de faits exposés dans la preuve au dossier, n'ont que peu alimenté le débat quant à l'examen du bilan de la Stratégie.

[219] De plus, elle note que le montant réclamé est déraisonnable. En effet, le budget de participation soumis par l'intervenant (29 807,41 \$) prévoyait une intervention sur des sujets que la Régie n'a pas retenus en limitant le cadre d'intervention de SÉ-AQLPA à l'examen du bilan de la Stratégie, uniquement.

[220] Pour ces raisons, la Régie octroie les frais suivants aux intervenants.

TABLEAU 10
FRAIS RÉCLAMÉS ET FRAIS OCTROYÉS (TAXES INCLUSES)

| Intervenant | Frais réclamés (\$) | Frais octroyés (\$) |
|-------------|---------------------|---------------------|
| AQCIE-CIFQ | 21 672,49 | 17 000,00 \$ |
| SÉ-AQLPA | 26 775,74 | 10 000,00 \$ |
| Total | 48 448,23 | 27 000,00 \$ |

D-2017-104

[39] L'AQCIE-CIFQ soumet un budget de participation de 14 147,05 \$. La Régie juge ce budget raisonnable compte tenu des sujets que l'intervenant souhaite aborder dans le présent dossier.

D-2018-128

[33] Considérant la décision de ne pas retenir la participation de GIRAM et de ÉSQ au présent dossier et compte tenu des éléments décisionnels formulés à la section 2 de la présente décision à l'égard des sujets d'intervention retenus, la Régie fixe le budget de participation de SÉ-AQLPA à un maximum de 15 000 \$. La Régie considère la participation d'un seul analyste comme suffisante pour l'examen du présent dossier.

D-2019-116

3. BUDGETS DE PARTICIPATION

[27] Les budgets de participation des intervenants totalisent près de 68 K\$¹³.

[28] Le Transporteur soumet que la Régie devrait mettre en place des balises de frais et suggère que le budget de participation des intervenants reconnus à participer au présent dossier soit fixé à un maximum de 15 000 \$, comme ce fut le cas pour le dossier R-4059-2018.

[29] Considérant l'importance et les implications du dossier qui inclut, cette année, les investissements de moins de 65 M\$, la Régie juge qu'un budget légèrement supérieur à celui accordé en 2018 est justifié. Conséquemment, elle fixe le budget de participation à un maximum de 18 000 \$ par intervenant.

Le Transporteur soumet que la Régie devrait mettre en place des balises de frais qui permettent de guider les futurs intervenants, sans admission, quant à leur participation attendue au présent dossier.

Le Transporteur suggère que le budget de participation des intervenants reconnus à participer au présent dossier soit fixé à un maximum de 18 000 \$.

3. Commentaires spécifiques

AHQ-ARQ

Les intéressés souhaitent aborder les aspects suivants par sa demande d'intervention⁴ :

L'AHQ et l'ARQ (l'« AHQ-ARQ ») entendent examiner en détail la demande du Transporteur de manière à s'assurer qu'elle n'aura pas d'impacts défavorables sur les tarifs d'électricité assumés par leurs membres. De façon plus spécifique, elles souhaitent examiner et se prononcer sur les sujets suivants :

- *La nécessité du budget d'investissements demandé en fonction des indicateurs pertinents de fiabilité et d'état du réseau;*
- *La prévision des investissements liés aux bris d'équipement;*
- *L'évolution du taux de risque et sa méthode d'évaluation par le Transporteur;*
- *L'approche de surutilisation et la valeur proposée par le Transporteur pour 2021;*
- *Les prévisions de la demande de la charge locale utilisées par le Transporteur;*
- *Le budget demandé en Maintien et amélioration de la qualité du service;*
- *Le budget demandé en Croissance des besoins.*

À leur formulaire Liste des sujets⁵, les intéressés mentionnent :

Pour évaluer la nécessité et la suffisance d'un budget d'investissements, l'AHQ-ARQ se base notamment sur les indicateurs pertinents de fiabilité et d'état du réseau. Or, pour certains des indicateurs que l'AHQ-ARQ considère les plus représentatifs, comme l'Indice de continuité (« IC ») – Opérationnel, l'Indicateur composite de l'ACÉ et l'impact des IFD, le rapport annuel 2019 du Transporteur ne fournit pas les résultats pour l'année 2019 et l'AHQ-ARQ voudra obtenir ceux-ci de la part du Transporteur afin de pouvoir formuler des recommandations à la Régie en se basant sur des mesures objectives de l'état du réseau.

Le Transporteur souligne que les intéressés tentent à nouveau d'introduire un sujet du dossier tarifaire dont la pertinence pour l'établissement du budget des investissements a fait l'objet de réserve partagée par la Régie⁶.

Le Transporteur réitère que ses interventions s'appuient en grande partie sur la Stratégie qui vise à établir un niveau d'investissement optimal dans un contexte de vieillissement du parc d'équipements en prenant en considération le risque de défaillance des équipements sur une longue période. L'analyse des différents indicateurs de fiabilité et d'état du réseau que souhaitent aborder les intéressés n'est pas pertinente pour justifier des besoins en investissement du Transporteur. En outre, cette analyse relève du dossier tarifaire et déborde de la présente demande d'autorisation des investissements.

⁴ [Demande d'intervention du 20 janvier 2021.](#)

⁵ [C-AHQ-ARQ-0003.](#)

⁶ D-2019-116, paragraphe [15](#).

De plus, dans sa décision D-2020-020⁷, la Régie juge qu'il n'y a pas lieu de retenir les recommandations de l'AHQ-ARQ qui considère qu'une hausse des investissements en « Maintien des actifs » n'est pas acceptable compte tenu de l'évolution de l'indice de continuité.

Le Transporteur réitère qu'il n'existe pas de lien direct entre l'indice de continuité et les indisponibilités forcées dues aux défaillances. Ces indicateurs ne sont pas pertinents pour mesurer le vieillissement des équipements afin d'établir les investissements découlant de la Stratégie. Le Transporteur demande que ce sujet soit écarté.

L'AHQ-ARQ compte obtenir plus d'informations sur la pertinence de comparer le taux de risque réel au taux de risque simulé et formulera des recommandations à la Régie pour une meilleure comparaison de ces valeurs.

Le Transporteur a expliqué de façon détaillée la méthodologie de calcul des taux de risque simulé et réel dans le bilan de la Stratégie déposé au présent dossier. Il réitère qu'il est normal que le taux de risque réel soit inférieur au taux de risque simulé et qu'il importe surtout de s'assurer que l'évolution de la courbe de ces deux risques suit la même tendance.

Le Transporteur souligne que la Régie s'est déjà prononcée dans sa décision D-2017-019⁸ sur l'application de la Stratégie et l'évolution du taux de risque.

«...la Régie constate que le risque réel demeure inférieur au risque simulé pour une année donnée. Par conséquent, la Régie considère que le Transporteur est présentement en contrôle de l'évolution du taux de risque de son réseau. ».

De plus, dans sa décision D-2019-030⁹, la Régie considère que les propos de la décision D-2017-019 sont encore d'actualité.

Avec égards, la Régie se doit de baliser ce sujet d'intervention qui outre qu'il est en porte à faux avec la Stratégie, ne peut déboucher sur des conclusions applicables selon le cadre réglementaire de la présente demande.

Dans sa preuve déposée le 18 décembre 2020 (B-0004, page 26, tableau 20), le Transporteur utilise une prévision de la charge locale qui semble diverger de la prévision émise par le Distributeur le 30 octobre 2020 (R-4110-2019, B-0102) et confirmée par ce dernier le 18 novembre 2020 (R-4110-2019, B-0106). L'AHQ-ARQ souhaite questionner le Transporteur sur cette divergence et recommander à la Régie des changements à apporter, le cas échéant.

Le Transporteur constate qu'un décalage des données de la prévision des années 2021 et suivantes des besoins de service de transport de la charge locale s'est produit dans le tableau 20 de la pièce B-0004, HQT-1, Document 1. Ce décalage s'est aussi répercuté

⁷ Paragraphes [95 à 97](#), [103 et 104](#).

⁸ Paragraphe [197](#).

⁹ Paragraphes [116 et 117](#).

aux tableaux 25 et 26 de la même pièce. Le Transporteur dépose la pièce HQT-1, Document 1 révisée ainsi que la liste des pièces révisée.

Le Transporteur demande un budget de 74 M\$ pour les investissements en Maintien et amélioration de la qualité du service. Il justifie notamment cette demande par le tableau 18, à la page 24 de la pièce B-0004.

L'AHQ-ARQ souhaite en savoir plus long sur certains éléments de ce tableau, dont les projets liés à la conduite du réseau et aux stratégies d'exploitation et aux projets liés à l'augmentation de puissance. Elle pourra aussi questionner le Transporteur sur les indicateurs Indisponibilités d'équipement et Plaintes et réclamations dont il est question au tableau.

L'AHQ-ARQ pourra ensuite formuler une recommandation à la Régie sur le budget à autoriser en Maintien et amélioration de la qualité de service.

Le Transporteur réitère les mêmes commentaires ci-dessus quant à la pertinence d'utiliser les indicateurs d'indisponibilités d'équipements pour établir le budget à autoriser et formuler des recommandations à la Régie.

Le Transporteur demande un budget de 112 M\$ en 2021 pour l'alimentation de la charge locale pour les travaux suivants:

"En 2021, le Transporteur prévoit l'ajout d'un quatrième transformateur au poste Baie-D'Urfé à 120-25 kV pour une capacité de près de 47 MVA.

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. Le Transporteur prévoit aussi la construction d'une nouvelle ligne biterne à 120 kV reliant le poste du Boulevard-Labelle au poste Judith-Jasmin et l'ajout de deux unités de transformation mobiles. Le Transporteur ne prévoit aucun dépassement de capacité dans les postes sources." (B-0004, page 27).

Tout d'abord, l'AHQ-ARQ souhaite connaître la ventilation du budget demandé sur chacune des interventions prévues.

Le Transporteur souligne que la ventilation du budget pour chacune des interventions prévues dépasse le cadre réglementaire du budget des investissements du Transporteur pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$.

Le Transporteur réitère, sans admission, que l'acceptation de l'intervention de ces intéressés doit être soigneusement circonscrite, et ce, afin que les intéressés procèdent à l'analyse en respectant les nombreux acquis réglementaires applicables en cette instance et afin d'éviter les redites inutiles ainsi que les remises en cause tous azimuts.

AQCIE

L'intéressé souhaite aborder les aspects suivants par sa demande d'intervention¹⁰:

L'AQCIE veut s'assurer que la demande du Transporteur n'affecte pas les intérêts de ses membres, lesquels supportent une part importante de la facture de la charge locale. De façon plus spécifique, elle souhaite examiner et se prononcer sur les sujets suivants :

¹⁰ [Demande d'intervention du 21 janvier 2021.](#)

- Les investissements pour chacune des catégories ;
- L'écart entre les investissements autorisés et les investissements établis ;
- L'écart entre le taux de risque réel et le taux de risque simulé.

À leur formulaire Liste des sujets¹¹, l'intéressé mentionne :

L'AQCIE compte traiter des enjeux suivants :

Le budget demandé s'élève à 1 028 M\$, ce qui correspond à une augmentation de 12% par rapport au budget autorisé pour l'année 2020 et à une augmentation de 24% par rapport aux investissements réalisés en 2019.

a) L'AQCIE entend examiner la justification de chaque catégorie d'investissements et formuler des recommandations spécifiques. Plus particulièrement, pour la catégorie Maintien des actifs, le budget demandé de 789 M\$ constitue une augmentation de 18% par rapport au budget autorisé pour l'année 2020 et de 34% par rapport aux investissements prévus pour l'année 2020. Par rapport aux investissements réalisés en 2019, l'augmentation est de 35%.

Le Transporteur réitère que les investissements découlent pour la plupart de l'application de la Stratégie et que la hausse en Maintien des actifs s'explique principalement par une part plus importante des projets, en maintien des équipements d'appareillage, des lignes et des systèmes d'automatismes, par rapport aux montants globaux des investissements. Les besoins d'investissement s'expliquent par le choix des interventions retenues pour réaliser les remplacements d'équipements et ne découlent pas d'un pourcentage d'augmentation par rapport aux budgets autorisés des années précédentes.

b) Selon la compréhension de l'AQCIE, le Transporteur justifie le budget d'investissement pour la catégorie Maintien des actifs principalement par l'application de sa Stratégie de gestion de la pérennité de ses actifs (ci-après, désignée la « Stratégie ») élaborée en 2007 (R-3641-2007 : HQT-2, document 1) mise à jour en 2008 (R-3670-2008 (HQT-2, document 1) et ayant fait l'objet de deux bilans en 2011 et 2016 avant la présentation d'un bilan 2017-2020 (B-0006) dans le présent dossier.

Lors du dossier antérieur concernant les projets inférieurs à 65 M\$ (R-4097- 2019), l'AQCIE avait exprimé des préoccupations concernant l'application de cette Stratégie et, dans sa décision D-2020-020, la Régie mentionne : [...]

Ainsi, afin de s'assurer que des mesures soient prises afin de réduire l'écart important entre les investissements autorisés et les investissements réels ainsi que l'écart grandissant entre les taux de risque réel et simulé dans le cadre de l'application d'une stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur :

i) L'AQCIE entend examiner en profondeur l'information fournie par le Transporteur et entend demander plusieurs précisions concernant notamment la signification concrète de la cote d'impact (variant de 1 à 9) et de la cote de probabilité (variant de 1 à 9). À cette fin, l'AQCIE entend se référer à l'information fournie relativement à ces cotes dans les

¹¹ [C-AQCIE-0003](#).

dossiers antérieurs, dont le document HTQ-2, document 1 des dossiers R- 3641-2007 et R-3670-2008.

ii) *L'AQCIE entend également analyser l'évolution dans le temps du nombre des différents types d'équipements selon les niveaux d'impact et le niveau de probabilité de défaillance.*

iii) *De plus, l'AQCIE entend demander des précisions concernant la détermination du scénario de gestion de la pérennité optimale en termes de coûts et de bénéfices (B-0006, page 23). À cet effet, selon l'AQCIE, il y a lieu de mettre à jour l'analyse des divers scénarios qui ont été réalisés dans le cadre de la Stratégie en 2008 dans le dossier R-3670-2008 (HQT-2, document 1, pages 79 et suivantes).*

L'examen des informations qui seront fournies permettra de formuler des recommandations spécifiques concernant la justification du budget d'investissement pour la catégorie Maintien des actifs en regard de la Stratégie.

Le Transporteur rappelle que la Stratégie fait suite à l'analyse de la rentabilité du scénario retenu dans le dossier R-3670-2008. Ce scénario constitue la base de la Stratégie qui repose sur la gestion des risques de défaillance des équipements. Le Transporteur met à jour et fait évoluer continuellement la Stratégie à la satisfaction de la Régie. Le Transporteur est d'avis que la révision des scénarios développés dans le dossier R-3670-2008 constitue une remise en question du fondement même de la Stratégie et demande à la Régie d'écarter l'examen souhaité par l'intéressé.

10. En vue de permettre la meilleure compréhension possible de la Stratégie et de la signification des cotes d'impact et de probabilité, l'AQCIE demande à la Régie de prévoir une rencontre technique ou une séance de travail et il serait plus productif que celle-ci se tienne avant le dépôt des demandes de renseignements.

Le Transporteur dépose au présent dossier son troisième bilan de la Stratégie. Il est étonnant que l'intéressé demande, plus de dix ans après la mise en place de la Stratégie et considérant qu'il a participé à plusieurs des dossiers antérieurs, une rencontre technique pour comprendre à nouveau la signification des cotes d'impact et de probabilité déjà expliquées dans le dossier R-3670-2008 (voir HQT- 2, Document 1). Le Transporteur réitère que l'examen d'un bilan de la Stratégie ne peut se muer en une remise en cause globale de celle-ci.

Le Transporteur s'en remet à la Régie quant à la pertinence d'accepter la demande d'intervention de l'intéressé. Dans l'hypothèse où la Régie accueille cette demande, il suggère de circonscrire précisément la participation de ce dernier.

SÉ-AQLPA

Les intéressés, qui sont des organismes à vocation environnementale, souhaitent intervenir au présent dossier. Ces derniers n'étant pas affectés directement par la demande à venir, la demande d'intervention trouve appui sur la notion d'intérêt public.

Le Transporteur s'en remet à la Régie quant à la pertinence d'accepter la demande d'intervention des intéressés. Dans le cas où la Régie accueille cette demande, il

suggère de circonscrire la participation des intéressés afin que le cadre d'analyse de la demande du Transporteur ainsi que la nature de l'intérêt des intéressés (organismes à vocation environnementale) soient respectés.

Les intéressés souhaitent aborder les aspects suivants par sa demande d'intervention¹²:

- *La prévision de la demande ;*
- *La planification des investissements ;*
- *La ventilation des budgets demandés ;*
- *La courbe de niveau de risque simulé versus réel ;*
- *Le bilan de la stratégie 2017-2020 ;*
- *Le modèle de prévision de la charge locale.*

À leur formulaire Liste des sujets¹³, les intéressés mentionnent :

Nous chercherons à valider (et à aussi à mettre à jour) la prévision de la demande et des besoins en découlant, notamment quant aux aspects suivants :

- a) la prévision des investissements de HQT a historiquement eu tendance à être surévaluée par rapport au réel (même avant la pandémie de 2020). Il y a lieu de prendre en compte les leçons des surévaluations passées pour examiner de façon critique l'actuelle prévision de la demande et des besoins qui en découlent.*
- b) HQT n'indique pas la date exacte de sa prévision (identifiée comme datant de « l'automne 2020"), laquelle diverge par rapport à la prévision la plus récente de HQD déposée dans son Plan d'approvisionnement (R-4110-2019).*
- c) De plus, les outils de HQD pour accroître son marché en énergie et réduire sa demande en puissance sont en constante évolution dans le contexte post-pandémique. Il y a lieu de s'assurer que la prévision de HQT de sa demande et des besoins en découlant soit bien à jour et en tienne compte.*
- d) HQT indique elle-même que sa prévision est sujette à fluctuation dans le contexte post-pandémique. Il y a lieu pour ce motif également de s'assurer de la mise à jour de la prévision.*

La pandémie et post-pandémie constituent des circonstances exceptionnelles justifiant une telle mise à jour de la prévision en cours de dossier.

Les ajustements influenceront sur notre position quant aux budgets demandés.

Le Transporteur n'est pas en mesure de se prononcer quant « à valider (et à aussi mettre à jour) la prévision de la demande et des besoins » du Distributeur. Ce sujet est traité dans les dossiers du Distributeur selon le cadre réglementaire applicable. Le présent dossier n'est pas le forum approprié pour ce faire et ce sujet devrait être spécifiquement exclu par la Régie.

Le Transporteur souligne qu'il est faux d'affirmer que les prévisions des investissements historiques, notamment celles des dernières années, ont donné lieu à des

¹² [Demande d'intervention du 22 janvier 2021.](#)

¹³ [C-SÉ-AQLPA-0002.](#)

surévaluations par rapport au réel. D'ailleurs, la Régie dans sa décision D-2017-104¹⁴ n'a pas retenu ce sujet de « surévaluation » qui a déjà maintes fois été traité dans les dossiers antérieurs. Ce sujet n'est pas pertinent pour l'examen de la prévision de la demande et des besoins qui en découlent. Le Transporteur a présenté dans le cadre de ses dossiers antérieurs la justification des écarts des investissements réels par rapport aux montants autorisés. Avec égards, le Transporteur demande que ce sujet soit écarté.

Pour les données de prévision des besoins de la charge locale, le Transporteur réitère les mêmes commentaires qu'il a formulés à l'AHQ-ARQ. Il souligne le dépôt de la pièce B-0004, HQT-1, Document 1 révisée.

En outre, le Transporteur soutient qu'il ne lui revient pas d'analyser et d'expliquer les outils du Distributeur pour accroître son marché en énergie ou réduire sa demande. Il planifie son réseau de façon à satisfaire les besoins de ses clients. À cet effet, ses interventions en croissance de la charge locale se basent sur les prévisions de la demande du Distributeur, lesquelles sont mises à jour annuellement. Avec égards, les informations que recherchent les intéressés sont sans fondement et non pertinentes pour l'étude de la demande en cause.

Enfin, si la Régie retient le sujet de la prévision de la demande dans le cadre des demandes d'intervention des intéressés, le Transporteur suggère d'exclure SÉ-AQLPA pour le traitement de ce sujet afin d'éviter des redites puisque ce sujet est déjà traité par l'AHQ-ARQ qui a un intérêt plus direct.

Nous demanderons à HQT de déposer au présent dossier une mise à jour de sa planification décennale des investissements. Cette planification se trouve habituellement en pièce HQT-9 Doc.1 des causes tarifaires de HQT et peut ainsi situer dans un contexte plus large la cause annuelle des investissements logée au même moment. Mais comme la cause tarifaire de HQT 2021 est retardée, il est souhaitable que cette pièce soit disponible dès à présent au présent dossier, surtout dans le contexte des changements amenés par la pandémie et post-pandémie et les nouvelles initiatives de HQD pour accroître son marché en énergie tout en réduisant ses besoins de puissance (voir sujet 1).

Même si HQT affirme ne pas pouvoir déposer actuellement de prévision décennale de qualité comparable (B-0004, page 32, section 5), il est souhaitable qu'elle présente au moins à la Régie ce dont elle dispose actuellement et sur laquelle elle fonde sa présente demande.

Une vue d'ensemble de la planification des investissements aide à la stratégie de gestion des travaux permettant d'intégrer les interventions multiples requises sur un même équipement. Voir HQT-2, Doc 1, sections 2.4 et 2.5 et voir aussi l'importance de la planification long terme au premier boulet de la page 34.

¹⁴ Paragraphe [33](#).

Le Transporteur souligne que la demande des intéressés dépasse le cadre d'examen du budget des investissements. Conformément aux exigences de dépôt¹⁵ pour la demande d'autorisation pour les investissements dont le coût est inférieur à 65 M\$¹⁶, le Transporteur présente la prévision des investissements totaux par catégorie pour les trois années à venir. Il souligne que ces prévisions sont présentées à titre indicatif et qu'elles peuvent fluctuer à la hausse ou à la baisse au cours des années subséquentes. Avec égards, la demande des intéressés doit être écartée.

Les budgets de 2020 ont été sous-réalisés en raison de la pandémie (report des travaux, mesures de distanciation requises dans les équipes de travaux, coûts accrus). Afin que la Régie puisse adéquatement juger des budgets soumis à son autorisation en 2021, il y aurait lieu de les ventiler afin d'en distinguer les travaux de 2020 qui ont ainsi été reportés en 2021. Cela influera sur notre position quant aux budgets demandés.

Le Transporteur a déjà expliqué dans sa preuve¹⁷ que l'écart anticipé des investissements estimés en 2020 résulte en partie de la non-réalisation des travaux en maintien des actifs concernant les équipements d'appareillage et les systèmes d'automatisme.

Encore une fois l'évolution du taux de risque réel est très inférieure à la simulation. Nous redemanderons au Transporteur des explications à ce sujet puisqu'il s'agit d'un phénomène systémique comme nous l'avions l'an dernier déjà souligné dans notre demande du dossier 4097-2019. On rappelle que le Transporteur est censé ajuster annuellement les besoins d'investissement en Maintien des actifs en fonction du risque réel (HQT, Dossier R-4097-2019, B-0017, HQT-3, Document 2.1, page 15, réponse 8.3).

Le niveau de risque de 2018 a certes baissé de 9,4 à 8,4 (notamment en raison d'une erreur cléricale selon HQT). Mais selon HQT, cela ne devait avoir aucun effet sur les projections de risque des années ultérieures, ce qui nous surprend et mériterait davantage de justifications; nous constatons au contraire que le niveau de risque de 2019, bien que plus élevé qu'en 2018, demeure inférieur à la simulation. Nous logerons donc des demandes de renseignements à ce sujet et, selon les réponses obtenues, soumettrons nos représentations quant à la juste évaluation du risque. Le modèle de gestion de risque, rappelons-le, est censé éviter ce genre de surprises et anomalies. Il y aurait lieu d'identifier clairement lesquelles des interventions sont prises en compte ou non dans la simulation (ce qu'il mentionne à HQT, R-4097-2019, B-0017, HQT-3, Doc. 2.1, p.15, ligne 3). Cela influera sur notre position quant aux budgets demandés.

Le Transporteur réitère les mêmes commentaires qu'il a formulés à l'AHQ-ARQ quant à l'évolution des taux de risque réel et simulé. Il suggère à la Régie que ce sujet soit traité par un seul des intéressés afin d'éviter les redits. En outre, il a démontré dans le bilan 2017 à 2020 de la Stratégie que le taux de risque à long terme évolue selon ses prévisions. Il soutient que le vieillissement de son parc d'équipements requiert de

¹⁵ Voir le Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité, [chapitre 2, section 2.1, article 5.](#)

¹⁶ Entrée en vigueur à compter du 1^{er} août 2019 du Règlement qui le modifie, D. 789-2019, (2019) 151 G.O.Q. II, 2863, art. 1 et 2.

¹⁷ HQT-1, Document 1 (B-0004), [section 2.2.](#)

maintenir un niveau d'investissement suffisant pour contrôler le taux de risque à long terme.

HQT indique (B-0004, page 33, tableau 23) baser sa prévision des mises en service pour charge locale à confirmer en 2021 générant des revenus sur la "tendance historique". Cela nous semble imprudent dans un contexte pandémique et post-pandémique et de nature à amener une surestimation des besoins et une surprévision des investissements requis. Nous logerons des demandes de renseignements à ce sujet et pourrons proposer une modification à la baisse de cette prévision. Cela influera sur notre position quant au budget demandé.

Le Transporteur souligne qu'il a présenté dans le présent dossier les informations qui reflètent le plus fidèlement possible la prévision de ses activités compte tenu du contexte de la pandémie de la COVID-19 au Québec.

Nous vous prions de recevoir nos salutations.

(S) Josée Gagnon

Signée par Josée Gagnon pour :
Yves Fréchette

c.c. Intéressés (par courriel seulement)