

**Réponses du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 1
de Stratégies énergétiques et de
l'Association québécoise de lutte contre la pollution
atmosphérique
(« SÉ-AQLPA »)**

**RÉGIE DE L'ÉNERGIE
DOSSIER R-4140-2020****DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NO. 1
À HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE
PAR
STRATÉGIES ÉNERGÉTIQUES (S.É.)
L'ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION
ATMOSPHÉRIQUE (AQLPA)*****DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-AQLPA-1-1*****Référence(s) :**

- i) **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-4140-2020, [Pièce B-0010, HQT-1, Document 1 \(v.r.\)](#), Sections 2.1 et 2.2, Historique des investissements et mises en service, pages 6-10.

Demande(s) :

- 1.1.1 Veuillez déposer une version mise à jour des tableaux 1 et 2 (sur les investissements et mises en service dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars) en y incluant aussi l'**année 2020 réelle**.

Réponse :

1 **Le Transporteur soutient que l'historique des investissements et des mises en**
2 **service par catégorie est déposé conformément au Guide de dépôt, tout comme**
3 **la comparaison des montants autorisés avec ceux réalisés par le Transporteur.**
4 **De ce fait, l'historique des investissements ne peut être présenté qu'avec le seuil**
5 **selon lequel les investissements ont été autorisés par la Régie.**

6 **Voir aussi la réponse à la question 3.1 de la demande de renseignement**
7 **(« DDR ») numéro 1 de l'AQCIE à la pièce HQT-3, Document 3.1.**

- 1.1.2 Veuillez, à partir de ces **données réelles de 2020**, mettre à jour votre section 2.2 commentant les écarts entre les budgets autorisés et les investissements réels de 2020 (dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars).

Réponse :

8 **Voir la réponse à la question 1.1.1.**

- 1.1.3 Veuillez déposer une version mise à jour des tableaux 1 et 2 en y incluant l'année 2020 réelle, mais en les faisant porter sur **tous les investissements dont le coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars**.

Réponse :

1 Voir la réponse à la question 1.1.1.

1.1.4 Veuillez, à partir de ces **données réelles de 2020** et à partir des données sur **tous les investissements dont le coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars**, mettre à jour votre section 2.2 commentant les écarts entre les budgets autorisés (d'une manière ou de l'autre, en spécifiant la liste des décisions d'autorisation) et les investissements réels de 2020.

Réponse :

2 Voir la réponse à la question 1.1.1.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-AQLPA-1-2

Référence(s) :

- i) **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-4140-2020, [Pièce B-0010, HQT-1, Document 1 \(v.r.\)](#), Approche de surutilisation.
- ii) **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**, Dossier R-4097-2019, [Décision 2020-020](#), parag.

[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 2018¹. 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 antérieurs², 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'investissement³.

¹ Note infrapaginale dans la citation : Pièce B-0020, p. 14.

² Note infrapaginale dans la citation : Dossier R-4013-2017, décision D-2018-014, p. 12.

³ Note infrapaginale dans la citation : Dossier R-3982-2016, pièce B-0012, p. 6.

[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 demandé⁴. **La Régie s'interroge toutefois sur le fait que le même taux de surutilisation soit appliqué pour chacune des catégories d'investissement.**

[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 approche⁵ :

« [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;

⁴ Note infrapaginale dans la citation : Pièce B-0023, p. 6

⁵ Note infrapaginale dans la citation : 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 raffiner 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]

[souligné par la Régie de l'énergie]

[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**.

[Souligné en caractère gras par nous. Le paragraphe 86 est déjà entièrement en gras dans la citation. Les soulignements non en gras du paragraphe 84 se trouvent déjà en gras dans la citation]

Demande(s) :

- 1.2.1 Vu que « la Régie s'interroge [...] sur le fait que le même taux de surutilisation soit appliqué pour chacune des catégories d'investissement », veuillez indiquer comment vous avez répondu à cette préoccupation en 2020 et prévoyez le faire en 2021 et au-delà, et notamment présenter « *un suivi des taux de surutilisation par catégorie* » en « *adaptant l'application de l'approche de surutilisation à chaque catégorie d'investissement* ».

Réponse :

1 Voir la réponse à la question 4.1 de la DDR numéro 1 de la Régie à la pièce
2 HQT-3, Document 1.1.

3 Comme mentionné à la Régie, le taux de surutilisation est calculé de façon
4 globale et appliqué à chacune des catégories d'investissement. Le Transporteur
5 prévoit poursuivre l'application de cette même approche en 2021 puisqu'elle lui
6 permet de maximiser une pleine utilisation des budgets autorisés par la Régie.

1.2.2 Vu que « 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 », veuillez indiquer comment vous avez répondu à cette préoccupation en 2020 et prévoyez le faire en 2021 et au-delà, et notamment expliquer les « ajustements en cours d'année » à l'approche de surutilisation et « les ajustements et raffinements apportés à l'application de l'approche de surutilisation au cours de l'année 2020 » et la méthode que vous envisagez employer à ce sujet en 2021 et au cours des années à venir.

Réponse :

7 Voir la réponse à la question 1.2.1.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-AQLPA-1-3

Référence(s) :

i) **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-4140-2020, [Pièce B-0010, HQT-1, Document 1 \(v.r.\)](#),

*Cet écart s'explique en partie par le contexte particulier du **ralentissement des projets du Transporteur au printemps 2020 à la suite de la COVID-19 et des mesures sanitaires mises en place pour protéger les employés.***

[Souligné en caractère gras par nous]

ii) **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-4140-2020, [Pièce B-0010, HQT-1, Document 1 \(v.r.\)](#), page 10, lignes 1-7 :

En Maintien des actifs [N.D.L.R. : en 2020], un écart de -80 M\$ est anticipé et s'explique par la combinaison de deux éléments :

- o la non-réalisation des volumes de travaux dictés par la Stratégie, pour les équipements d'appareillage et les systèmes d'automatisme;*
- o **les coûts plus élevés des interventions.***

[Souligné en caractère gras par nous]

Demande(s) :

1.3.1 Veuillez décrire de façon détaillée les mesures sanitaires mises en place pour protéger les employés, en expliquant de façon détaillée ce qu'elles impliquent quant au nombre d'employés se déplaçant sur les sites, au nombre de leurs véhicules, aux durées plus longues des interventions et des constructions et de leur préparation préalable et aux modifications quant à la manière d'effectuer ces opérations.

Réponse :

1 **Le Transporteur estime que les informations requises par les intervenants ne**
2 **sont pas pertinentes au présent dossier et se rapportent à un niveau de détail**
3 **qui dépasse le cadre d'analyse d'une demande d'autorisation des budgets**
4 **d'investissements.**

1.3.2 Veuillez indiquer l'impact sur les coûts unitaires des interventions et constructions et de leur préparation, en ventilant selon leur nature.

Réponse :

5 **Le Transporteur n'a pas le détail demandé par les intervenants. Ce constat**
6 **global provient de l'analyse du réel encouru au moment de la préparation du**
7 **présent dossier ainsi que celui de l'année précédente. Cette hausse planifiée**
8 **provient entre autres des coûts des matériaux et équipements de construction**
9 **qui sont plus élevés que prévu lors de l'établissement du budget des**
10 **investissements 2020.**

11 **Le Transporteur présentera les explications des écarts des investissements**
12 **réels 2020 par rapport aux montants autorisés dans le cadre de demande**
13 **d'autorisation du budget des investissements 2022.**

1.3.3 Veuillez expliquer pourquoi les coûts unitaires plus élevés des interventions ont eu pour effet d'amener la non-réalisation de certaines d'entre elles, alors que la Stratégie dictait leur réalisation.

Réponse :

14 **Les coûts unitaires plus élevés des interventions à eux seuls n'ont pas pour**
15 **effet d'amener la non-réalisation des investissements du Transporteur. C'est la**
16 **non-réalisation prévue des interventions qui a conduit à la non-réalisation des**
17 **investissements. Celle-ci, combinée à des coûts unitaires plus élevés explique**

1 l'écart de -80 M\$ des investissements estimés de 2020 par rapport aux
2 investissements autorisés par la Régie.

1.3.4 Veuillez confirmer que ce qui se trouve décrit aux trois sous-questions précédentes perdure en 2021 et continuera de perdurer jusqu'à la fin de la pandémie.

Réponse :

3 Le Transporteur prévoit une reprise à 100 % de ses activités en 2021. La hausse
4 des coûts unitaires des interventions a été prise en considération dans
5 l'établissement du budget des investissements 2021. Le Transporteur ajuste
6 annuellement les coûts unitaires de ses interventions en fonction du réel des
7 années précédentes ainsi que de l'inflation prévue.

1.3.5 Veuillez indiquer quelle part ce qui se trouve décrit aux quatre sous-questions précédentes devient permanent et se poursuivra même au-delà de la pandémie.

Réponse :

8 Voir la réponse à la question 1.3.4.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-AQLPA-1-4

Référence(s) :

i) HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE, Dossier R-4140-2020, [Pièce B-0010, HQT-1, Document 1 \(v.r.\)](#), page 10, lignes 1-7 :

En Maintien des actifs [N.D.L.R. : en 2020], un écart de -80 M\$ est anticipé et s'explique par la combinaison de deux éléments :

- o **la non-réalisation des volumes de travaux dictés par la Stratégie, pour les équipements d'appareillage et les systèmes d'automatisme ;**
- o *les coûts plus élevés des interventions.*

[Souligné en caractère gras par nous]

ii) HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE, Dossier R-4140-2020, [Pièce B-0010, HQT-1, Document 1 \(v.r.\)](#), page 11, lignes 1-13 :

*Tel qu'il appert du tableau 4, le budget demandé en 2021 pour les projets de moins de 65 M\$ est de 1 028 M\$. **Cette demande respecte les investissements totaux établis à partir de la Stratégie et tient compte de l'impact de la COVID-19 sur les investissements estimés de 2020.***

Compte tenu de la reprise de ses activités bien amorcée à l'automne 2020, le Transporteur demeure confiant quant à la poursuite de ses activités en 2021 afin de se conformer à la Stratégie et respecter le budget demandé. Il restera toutefois prudent et assurera une gouvernance serrée des investissements ainsi que de leur impact sur l'évolution du respect de la Stratégie.

L'augmentation du budget des investissements 2021 par rapport à 2020 s'explique principalement par une part plus importante des projets en Maintien des actifs par rapport aux montants globaux des investissements, et ce principalement en maintien des équipements d'appareillage, des lignes et des systèmes d'automatisme.

[Souligné en caractère gras par nous]

Demande(s) :

- 1.4.1** Veuillez ventiler le tableau 4 en différenciant, pour chaque catégorie de la première colonne ainsi que pour le total, a) les investissements prévus mais non réalisés en 2020 et reportés en 2021 et b) les nouveaux investissements prévus en 2021.

Réponse :

- 1 **Le Transporteur estime que l'information demandée se rapporte à un niveau de**
2 **détail qui dépasse le cadre de la présente.**
- 3 **Par ailleurs, conformément au Guide de dépôt, le Transporteur présentera dans**
4 **le cadre de la demande d'autorisation du budget des investissements 2022, les**
5 **investissements réels par catégorie de l'année 2020 ainsi que les explications**
6 **des écarts par rapport aux investissements autorisés. Les investissements**
7 **estimés de 2021 y seront également présentés.**

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-AQLPA-1-5

Référence(s) :

- i) **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-4140-2020, [Pièce B-0010, HQT-1, Document 1 \(v.r.\)](#), notamment la Section 3.4, pages 13-14 incluant le Tableau 6, Prévision des investissements 2022-2024.
- ii) **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-4140-2020, [Pièce B-0006, HQT-2, Document 1](#), Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du transporteur - Bilan 2017-2020, sections 2.4 et 2.5 :

2.4 Orientations sur le choix des interventions (Étape 2)

À cette étape, le Transporteur élabore les orientations qui serviront de guide aux gestionnaires des unités territoriales afin qu'ils sélectionnent, dans le

choix des interventions soumises, les équipements visés par la Stratégie. Ces orientations favorisent aussi l'intégration des projets en Maintien des actifs aux projets de Croissance des besoins de la clientèle.

Le Transporteur ayant procédé à la réingénierie globale de sa chaîne d'approvisionnement, les équipements sont soumis à un processus de normalisation et d'homologation tenant compte des aspects suivants : performance technique, économie du coût global (coût de possession), sécurité du personnel et environnement. **Cette réingénierie amène le Transporteur à normaliser ses choix d'équipements pour l'ensemble de ses projets de croissance et de pérennité. Cette normalisation est prise en considération dans le choix de la solution retenue.**

Au terme de l'étape 2, le Transporteur a fourni les orientations afin de s'assurer que les interventions soumises par les gestionnaires des unités territoriales cadrent avec le niveau d'investissements et la quantité d'équipements devant faire l'objet d'interventions, établis à partir des produits (grille de risque, outil de simulation, etc.) de la Stratégie.

2.5 Détermination des interventions et des investissements (Étape 3)

À cette étape, le Transporteur **valide la conformité des interventions soumises avec les besoins de renouvellement d'équipements identifiés et détermine les interventions retenues et les investissements requis.**

Le Transporteur tient compte dans ses analyses, de l'état réel de certains équipements et des interventions planifiées intégrant plusieurs types d'équipements dans un même projet afin de réduire les coûts globaux.

De plus, la planification intégrée des interventions liées à la pérennité des actifs et celles liées à la croissance des besoins de la clientèle **permet au Transporteur d'optimiser ses interventions et ainsi de réaliser les bons projets, au bon moment et au meilleur coût.**

La planification intégrée fait maintenant partie intégrante des façons de faire du Transporteur et **lui permet d'avoir une vision globale de l'évolution de son réseau, tout en assurant la cohérence de l'ensemble des actions nécessaires à la réalisation de sa mission de base.**

Au terme de l'étape 3, le Transporteur dispose de tous les éléments nécessaires pour formuler sa demande d'autorisation du budget annuel des investissements auprès de la Régie.

[Souligné en caractère gras par nous]

- iii) **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-4140-2020, [Pièce B-0006, HQT-2, Document 1](#), Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du transporteur - Bilan 2017-2020, page 34 :

La Stratégie permet en outre d'assurer la cohérence des interventions sur l'ensemble du parc, dans une perspective de long terme et s'avère performante à plusieurs niveaux :

- D'une part, la pérennité du parc **est assurée par une vision des actifs durant leur durée de vie. En tenant compte d'un horizon aussi lointain que cinquante (50) ans, le Transporteur s'assure d'une stratégie de gestion à long terme garantissant aux futurs utilisateurs l'héritage d'un réseau en santé. [...]**

[Souligné en caractère gras par nous]

Demande(s) :

- 1.5.1 Veuillez déposer une version la plus récente possible, **au meilleur de votre connaissance**, de la planification sur 10 ans des investissements de HQT ainsi que de ses mises en service d'actifs sur cette période, en ventilant par catégorie et fournissant les informations connexes selon le même modèle que celui que l'on retrouve dans les causes annuelles de HQT à la pièce usuellement numérotée HQT-9, Doc.1.

Réponse :

- 1 **Le Transporteur estime que les informations demandées par les intervenants**
2 **relèvent de son dossier tarifaire et présentent un niveau de détail qui dépasse**
3 **le cadre du présent dossier.**

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-AQLPA-1-6

Référence(s) :

- i) **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-4140-2020, [Pièce B-0010, HQT-1, Document 1 \(v.r.\)](#), Maintien des actifs-Appareillage, page 16, lignes 1 à 3 :

*remplacer des disjoncteurs de vieille technologie dans les postes satellites et les postes sources, notamment **les disjoncteurs à gros volume d'huile**, les disjoncteurs pneumatiques et les disjoncteurs réenclencheurs ;*

[Souligné en caractère gras par nous]

Demande(s) :

- 1.6.1 Veuillez décrire plus précisément le nombre, la localisation et le coût des remplacements de disjoncteurs à gros volume d'huile.

Réponse :

1 **Le Transporteur estime que les informations demandées par les intervenants se**
2 **rapportent à niveau de détail qui dépasse le cadre d'analyse d'une demande**
3 **d'autorisation de budget des investissements annuels.**

1.6.2 Veuillez décrire la stratégie de HQT sur de tels remplacement, avec un tableau de son échéancier spécifiant le nombre de remplacements et leurs coûts prévus par année de cet échéancier, en incluant au tableau les années antérieures de tels remplacements. Dans votre réponse, veuillez indiquer comment s'insère votre actuel projet d'innovation visant les systèmes de récupération Eau-Huile.

Réponse :

4 **Le Transporteur estime que les informations demandées par les intervenants se**
5 **rapportent à niveau de détail qui dépasse le cadre d'analyse d'une demande**
6 **d'autorisation de budget des investissements annuels.**

1.6.3 Veuillez confirmer la récupération de l'huile et son mode de disposition, en spécifiant si sa valeur récupérée est soustraite du coût.

Réponse :

7 **Le Transporteur estime que les informations demandées par les intervenants se**
8 **rapportent à niveau de détail qui dépasse le cadre d'analyse d'une demande**
9 **d'autorisation de budget des investissements annuels.**

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-AQLPA-1-7

Référence(s) :

i) **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-4140-2020, [Pièce B-0010, HQT-1, Document 1 \(v.r.\)](#), Maintien des actifs – Lignes, Page 20, lignes 9-10 :

*[Remplacement] **des câbles à l'huile (lignes souterraines) par des câbles secs, à savoir des câbles avec isolation synthétique (sans utilisation d'huile isolante)** ;*

[Souligné en caractère gras par nous]

Demande(s) :

1.7.1 Veuillez décrire plus précisément le nombre, la localisation et le coût de tels remplacements de câbles à l'huile (lignes souterraines).

Réponse :

1 **Le Transporteur estime que les informations demandées par les intervenants se**
2 **rapportent à niveau de détail qui dépasse le cadre d'analyse d'une demande**
3 **d'autorisation de budget des investissements annuels.**

1.7.2 Veuillez décrire la stratégie de HQT sur de tels remplacement, avec un tableau de son échancier spécifiant le nombre de remplacements et leurs coûts prévus par année de cet échancier, en incluant au tableau les années antérieures de tels remplacements. Dans votre réponse, veuillez indiquer comment s'insère votre actuel projet d'innovation visant les systèmes de récupération Eau-Huile.

Réponse :

4 **Le Transporteur estime que les informations demandées par les intervenants se**
5 **rapportent à niveau de détail qui dépasse le cadre d'analyse d'une demande**
6 **d'autorisation de budget des investissements annuels.**

1.7.3 Veuillez confirmer la récupération de l'huile et son mode de disposition, en spécifiant si sa valeur récupérée est soustraite du coût.

Réponse :

7 **Le Transporteur estime que les informations demandées par les intervenants se**
8 **rapportent à niveau de détail qui dépasse le cadre d'analyse d'une demande**
9 **d'autorisation de budget des investissements annuels.**

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-AQLPA-1-8

Référence(s) :

i) **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-4140-2020, [Pièce B-0010, HQT-1, Document 1 \(v.r.\)](#), page 11, lignes 14-17 :

Maintien des actifs : 789 M\$ sont requis pour le maintien des actifs de transport d'électricité, de télécommunication et de soutien. Ces investissements découlent pour la plupart de l'application de la Stratégie. Seuls les actifs de soutien s'appuient sur des démarches distinctes tenant compte de leurs caractéristiques.

[Souligné en caractère gras par nous]

ii) **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-4140-2020, [Pièce B-0010, HQT-1, Document 1 \(v.r.\)](#), page 22, lignes 1-10 :

Maintien - Actifs de soutien

Les actifs visés comprennent le matériel roulant, les équipements de laboratoire et outils, les équipements informatiques et les bâtiments administratifs.

Pour le matériel roulant et les bâtiments administratifs, le Transporteur se base sur des critères de pérennité, tels l'âge, le nombre de kilomètres parcourus et l'état du matériel et des bâtiments. **Les besoins en pérennité pour ces actifs de soutien sont établis par des experts du Centre de services partagés d'Hydro-Québec.**

Les équipements et les instruments de laboratoire **sont établis selon les priorités en fonction des demandes des unités concernées.** Quant aux équipements informatiques, le Transporteur **établit les priorités en fonction des besoins des unités administratives, du centre de conduite du réseau et des centres de téléconduite.**

[Souligné en caractère gras par nous]

Demande(s) :

- 1.8.1 Veuillez décrire de manière plus précise, avec ventilation selon les actifs et quantifications à l'appui, ces démarches distinctes pour prioriser les interventions sur les actifs de soutien, en spécifiant plus précisément les critères et la manière dont ils sont appliqués.

Réponse :

- 1 **Le Transporteur estime que les informations requises par les intervenants se**
2 **rapportent à un niveau de détail qui dépasse le cadre d'analyse de la présente**
3 **demande.**

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-AQLPA-1-9**Référence(s) :**

- i) **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-4140-2020, [Pièce B-0010, HQT-1, Document 1 \(v.r.\)](#), Maintien-Recherche et développement, Page 25, lignes 1-11 :

Recherche et développement (R-D)

En 2021, les travaux en R-D s'articulent autour des trois volets suivants.

Comme premier volet, le Transporteur finalise la plateforme robotisée « LineRanger » qui représente une **nouvelle technologie permettant l'inspection efficace des faisceaux de conducteurs à 735 kV, 450 kV (courant continu), 315 kV et 230 kV.**

Le deuxième volet consiste à finaliser le développement de l'outil de simulation « Hypersim » 2018-2021 **pour l'étude du réseau en temps réel**

afin de réduire le temps de réalisation des études nécessaires à la mise en service des nouveaux équipements.

Comme troisième volet, le Transporteur prévoit compléter en 2021 un **projet d'innovation visant les systèmes de récupération Eau-Huile**. Il permettra d'évaluer les différentes technologies existantes, de développer et d'intégrer de nouveaux concepts tout en optimisant la performance des systèmes actuels.

[Souligné en caractère gras par nous]

- 1.9.1 Veuillez décrire plus amplement chacun des trois projets de recherche-développement.

Réponse :

- 1 Le Transporteur souligne que les investissements en recherche et
2 développement représentent une infime partie du budget des investissements
3 2022. Le Transporteur estime avoir décrit suffisamment les projets de recherche
4 et développement pour permettre de comprendre la nature et les objectifs des
5 interventions, comme il l'a fait dans les dossiers antérieurs.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-AQLPA-1-10

Référence(s) :

- i) HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE, Dossier R-4140-2020, [Pièce B-0010, HQT-1, Document 1 \(v.r.\)](#), pages 25-26, Respect des exigences.

Demande(s) :

- 1.10.1 Existe-t-il, dans cette catégorie ou dans d'autres, des investissements visant à modifier des équipements pour les adapter aux exigences de distanciation des employés **qui, à l'avenir, les opéreront et répareront**, exigences requises par la pandémie, exigences qui pourraient dans certains cas devenir permanentes? Si oui les spécifier, ainsi que leur nombre et coût, en les ventilant.

Réponse :

- 6 Il n'existe aucun investissement visant à modifier les équipements pour les
7 adapter aux exigences requises par la pandémie.

- 1.10.2 Dans l'une ou l'autre de vos interventions dans les diverses catégories, la configuration des équipements que vous construisez ou modifiez est-elle rendue différente pour les adapter aux exigences de distanciation des employés **qui, à l'avenir, les opéreront et répareront**. Veuillez préciser et ventiler selon les types d'équipements.

Réponse :

- 1 **La configuration des équipements du Transporteur n'est pas rendue différente**
2 **pour les adapter aux exigences de distanciation des employés.**

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-AQLPA-1-11

Référence(s) :

- i) **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-4140-2020, [Pièce B-0010, HQT-1, Document 1 \(v.r.\)](#), page 26, lignes 3-5 :

Le tableau 20 présente la prévision des besoins des services de transport à long terme, soit les besoins du service de transport pour l'alimentation de la charge locale et ceux du service de transport ferme à long terme de point à point.

[Souligné en caractère gras par nous]

- ii) **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**, Dossier R-4041-2020, [Décision D-2021-019](#), parag. 27-29 :

[27] SÉ-AQLPA soumet quant à lui vouloir intervenir sur les sujets suivants :
• **la prévision de la demande et des besoins en découlant**; [...]

[28] En ce qui a trait à la prévision de la demande et des besoins en découlant, le Transporteur affirme ne pas être en mesure de valider et de mettre à jour la prévision de la demande et des besoins du Distributeur. L'intervenant estime que ce sujet est traité dans les dossiers du Distributeur et qu'il devrait être exclu par la Régie.

*[29] À cet égard, la Régie estime qu'il est opportun de disposer des informations lui permettant d'apprécier l'évaluation de la demande du Distributeur sur laquelle repose la prévision des investissements générant des revenus additionnels. Malgré qu'elle comprenne que le Transporteur ne peut directement agir sur la prévision de la demande du Distributeur, analyser ou expliquer les aspects méthodologiques de celle-ci, **la Régie estime qu'il est pertinent de s'assurer que les données prévisionnelles utilisées pour la prévision des investissements soient les plus récentes disponibles. Ainsi, la Régie permettra que le sujet soit abordé dans ce sens seulement.***

[Souligné en caractère gras par nous]

Demande(s) :

- 1.11.1 De quand datent les données ayant servi à constituer le tableau 20 pour chacune des deux catégories de clients de HQT ?

Réponse :

- 1 **Les données ayant servi à constituer le tableau 20 sont les données les plus**
2 **récentes disponibles, soit en date d'août 2020.**

1.11.2 Veuillez déposer les données prévisionnelles de la demande, utilisées pour la prévision des investissements, qui soient les plus récentes disponibles, tant pour la charge locale que pour la charge de point à point, en spécifiant la date de ces données plus récentes.

Réponse :

- 3 **Voir la réponse à la question 1.11.1.**

1.11.3 Veuillez apporter toute modification à votre preuve suite à ces données plus récentes.

Réponse :

- 4 **Voir la réponse à la réponse 1.11.1.**

1.11.4 Veuillez préciser l'aléa de la prévision de la demande et le comparer à l'aléa de cette prévision pour les années antérieures.

Réponse :

- 5 **L'aléa de la prévision de la demande concerne les modèles de prévision du**
6 **Distributeur. Le Transporteur estime que le niveau de détail demandé par les**
7 **intervenants dépasse le cadre d'analyse de la présente demande d'autorisation**
8 **du budget des investissements.**

1.11.5 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. Veuillez préciser le modèle de prévision des mises en service pour la charge locale qui sont à confirmer en 2021 générant des revenus.

Réponse :

- 1 **Le Transporteur rappelle qu'il planifie son réseau sur la base des prévisions**
2 **fournies par le Distributeur.**
- 3 **La prévision des MES des projets à confirmer 2021 tient compte des effets de la**
4 **pandémie. Le Transporteur rappelle que les projets à être confirmés doivent**
5 **encore faire l'objet d'autorisation à l'interne.**

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-AQLPA-1-12**Référence(s) :**

- i) **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-4140-2020, [Pièce B-0006, HQT-2, Document 1](#), Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du transporteur - Bilan 2017-2020.

Demande(s) :

- 1.12.1 Encore une fois, l'évolution du taux de risque réel est très inférieure à la simulation. 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). Veuillez indiquer comment vous avez procédé à cet ajustement en fonction du risque réel, tant dans votre Stratégie qu'aux fins de sa mise en application en 2021.

Réponse :

- 6 **Voir les explications à la pièce B-0006, HQT-2, Document 1, page 31 ainsi que**
7 **les réponses aux questions 5.9 et 6.1 de la DDR numéro 1 de l'AHQ-ARQ à la**
8 **pièce HQT-3, Document 2.1.**

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS S.É.-AQLPA-1-13**Référence(s) :**

- i) **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-4140-2020, [Pièce B-0006, HQT-2, Document 1](#), Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du transporteur - Bilan 2017-2020.
- ii) **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-4097-2019, Pièce B-0017, HQT-3, Doc. 2.1, page 15, lignes 3-4 :

*le taux de risque réel **inclut généralement davantage d'interventions** et il est normal qu'il soit inférieur au risque simulé.*

[Souligné en caractère gras par nous]

Préambule : 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. Par ailleurs, nous constatons au contraire que le niveau de risque de 2019, bien que plus élevé qu'en 2018, demeure inférieur à la simulation.

Demande(s) :

1.13.1 Veuillez expliquer comment sont déterminées lesquelles des interventions sont prises en compte ou non dans la simulation par rapport au réel.

Réponse :

- 1 **Voir la réponse à la question 5.1.1 de la DDR numéro 1 de la Régie à la pièce**
- 2 **HQT-3, Document 1.1**