

Argumentation du Transporteur

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO : R-4140-2020

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 2021
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 comme suit :

PAR CES MOTIFS, PLAISE À LA RÉGIE :

ACCUEILLIR la présente demande ;

AUTORISER les projets d'investissement du Transporteur pour l'année 2021 pour un montant de 1 028 M\$, le tout conformément à la preuve soumise à l'appui de la présente demande ;

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

La Régie, par sa décision D-2021-019, a clairement délimité le cadre de l'intervention de l'Association hôtellerie Québec et Association restauration Québec (AHQ-ARQ), de l'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité (AQCIE), de Stratégies Énergétiques (« SÉ ») et de l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« AQLPA ») (« SÉ-AQLPA »).

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. DEMANDE

1.1. CONTEXTE

Le présent dossier constitue la vingtième demande d'autorisation concernant le budget annuel des investissements pour les projets dont le coût individuel est de moins de 65 M\$ présentée à la Régie. De façon générale, la Régie a accueilli favorablement les demandes du Transporteur¹. Ce dossier inclut de plus le troisième bilan de l'application de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs de Transporteur.

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 rigoureuse² 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 le budget des investissements 2021 du Transporteur.

1.2. INVESTISSEMENTS ESTIMÉS EN 2020

Tel que mentionné à sa demande et preuve documentaire, le Transporteur anticipe des investissements d'une valeur de 785 M\$, soit un écart négatif de 135 M\$. Bien que sa preuve

¹ Voir les décisions D-2002-81, D-2003-71, D-2004-87, D-2005-50, D-2006-89, D-2006-170, D-2008-020, D-2009-013, D-2010-050, D-2010-138, D-2012-012, D-2013-049, D-2014-018, D-2015-015, D-2016-027, D-2017-019, D-2018-014, D-2019-030, D-2019-068 et D-2020-020.

² D-2012-012, paragraphe 107 et pp. 32 à 34 et D-2017-019, pp. 34 à 40.

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 2022.

Le Transporteur a expliqué les divers événements auxquels il devait faire face en 2020³. Cet écart négatif 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.

1.3. SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS POUR L'ANNÉE 2021

La demande d'autorisation du budget des investissements 2021 pour les projets du Transporteur totalise un montant de 1 028 M\$. Conformément au cadre réglementaire, le Transporteur présente dans sa preuve les investissements qu'il prévoit par catégorie⁴.

Le Transporteur souligne que le montant des investissements 2021 lié aux **projets en cours au 30 septembre 2020** s'élève à 669 M\$ et que le montant des investissements relatifs aux **projets débutant après le 30 septembre 2020** est évalué à 359 M\$. Le Transporteur rappelle que les flux découlant des investissements relatifs aux projets débutant après le 30 septembre 2020 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 2021, tel qu'il appert de la preuve.

1. JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS 2021⁵

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.

1.1. PRÉVISION ET RÉALISATION DES INVESTISSEMENTS

Dans sa preuve, le Transporteur présente son budget pour l'année 2021 ainsi que les prévisions des investissements par catégorie sur l'horizon 2022 à 2024⁶.

Également, le Transporteur fait état de l'historique des investissements autorisés et réalisés au cours des années 2017 à 2019⁷.

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

³ HQT-1, Document 1, p. 9 ss.

⁴ HQT-1, Document 1, pp. 10 à 12 et 14 ss.

⁵ HQT-1, Document 1, p. 14 ss.

⁶ HQT-1, Document 1, pp. 13 et 14.

⁷ HQT-1, Document 1, p. 7 ss.

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 2021 s'élèvent à 789 M\$ et se répartissent comme suit⁸ :

Tableau 1
Investissements 2021 en Maintien des actifs
(M\$)

Maintien des actifs	Budget
Actifs de transport et de télécommunications	706
Maintien – Appareillage	370
Maintien – Automatismes	104
Maintien – Lignes	176
Maintien – Télécommunications	56
Autres actifs	83
Maintien – Actifs de soutien	83
Total	789

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 télécommunications⁹. 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'actifs¹⁰.

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 74 M\$ pour l'année 2021 soit près de 8 % 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 suivant¹¹ :

⁸ HQT-1, Document 1, p. 14.

⁹ HQT-1, Document 1, p. 16 ss.

¹⁰ R-3670-2008, HQT-1, Document 1.2, chapitre 2.

¹¹ HQT-1, Document 1, p. 23.

Tableau 2
Investissements 2021 en Maintien et amélioration de la qualité du service
(M\$)

Éléments déclencheurs	Budget
Comportement du réseau de transport	25
Fiabilité des équipements	19
Continuité de service	15
Qualité de l'onde	10
Durabilité des équipements	0
Recherche et développement	5
Total	74

Le Transporteur présente les améliorations visées et les indicateurs sur lesquels les différents projets pourraient avoir un impact¹².

Respect des exigences

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

Les investissements requis en 2021 s'élèvent à 53 M\$. Le tableau 19 de la pièce HQT-1, Document 1, à la page 26, décrit la répartition de ce budget ainsi que les interventions visées en 2021.

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 2021

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 2021 s'élèvent à 112 M\$ pour l'alimentation de la charge locale¹³. Le Transporteur ne prévoit pas de mise en service pour les projets relatifs à l'intégration de puissance en 2021.

En 2021, 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 preuve¹⁴.

¹² HQT-1, Document 1, pp. 24 et 25.

¹³ HQT-1, Document 1, p. 33.

¹⁴ HQT-1, Document 1, p. 43.

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.

En sus de ce qui fut représenté¹⁵, le Transporteur souligne à nouveau qu'il utilise la prévision des besoins « officielle » la plus récente du Distributeur au moment de présenter une demande d'approbation à son conseil d'administration. Selon l'approbation obtenue, la demande d'autorisation pour les budgets de l'année est alors déposée par le Transporteur auprès de la Régie en août de chaque année. Selon les règles de gouvernance applicables au sein de l'entreprise, le Transporteur n'a pas le loisir d'apporter des modifications électives substantielles à l'autorisation obtenue de son conseil d'administration. Le Transporteur rappelle que si les travaux associés à cette catégorie ne sont pas réalisés, les budgets ne sont pas dépensés. Ainsi, il n'y a aucun impact tarifaire possible qui puisse être associé à des travaux non réalisés de cette catégorie. Enfin, le Transporteur demeure toujours au diapason des besoins identifiés par le Distributeur. Selon le cas, le Transporteur adapte ses interventions et en tient compte dans le cadre des demandes d'autorisation de budget des investissements des dossiers subséquents.

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 2019 et 2020 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 Stratégie¹⁶.

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'exploitation¹⁷.

Dans le contexte actuel de la COVID-19, le Transporteur ne dispose pas de nouvelles projections de ses mises en service pour une période de 10 ans de qualité équivalente à celles qu'il offre habituellement à la Régie. Conséquemment, l'impact tarifaire est établi sur la base des mises en service estimées à partir des informations disponibles à l'automne 2020. Le Transporteur soumettra une révision des projections de mises en service ainsi que de l'impact tarifaire des investissements dans le cadre de sa demande tarifaire 2021.

Le Transporteur présente donc 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.

¹⁵ Voir D-2021-044, paragraphes 11 à 16.

¹⁶ HQT-1, Document 1, p. 30 et 31.

¹⁷ HQT-1, Document 1, p. 32 ss.

Le Transporteur présente¹⁸ les mises en service prévues pour l'alimentation de la charge locale et l'estimation de la contribution requise du Distributeur pour 2020¹⁹.

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. STRATÉGIE DE GESTION DE LA PÉRENNITÉ DES ACTIFS

3.1. BILAN

En 2007, le Transporteur a mis en œuvre sa Stratégie qui repose sur une gestion des risques, en fonction de la probabilité de défaillance des équipements et de l'impact de ces défaillances éventuelles sur le réseau. Cette Stratégie du Transporteur a reçu l'appui de la Régie dans ses décisions antérieures²⁰ et a fait l'objet d'un premier bilan en 2011 et d'un deuxième bilan, en 2017. La Régie s'est alors à nouveau déclarée satisfaite et demande au Transporteur de refaire le bilan de l'application de la Stratégie pour la période 2017-2020.

Les informations fournies par le Transporteur relativement à l'application de la Stratégie dans ce troisième bilan visent à faire ressortir les raffinements et les améliorations qui ont été apportés à la Stratégie depuis le premier bilan en 2011.

La preuve documentaire offerte par le Transporteur au soutien de sa demande est probante quant à l'application de la Stratégie du Transporteur (voir HQT-2, Document 1).

¹⁸ En suivi des décisions D-2013-049 et D-2016-027.

¹⁹ HQT-1, Document 1, pp. 34.

²⁰ D-2008-020 (p. 12 ss.), D-2009-013 (p. 27), D-2010-056 (p. 13 ss.), D-2017-019 (p. 33 ss).

3.2. SUIVI

Le Transporteur souhaite poursuivre l'application de la Stratégie afin de faire face au vieillissement de ses équipements et au nombre important d'équipements qui atteindront leur fin de vie utile, tel que mentionné en preuve (voir HQT-2, Document 1, page 33 ss.).

Le Transporteur entend poursuivre l'amélioration continue de la Stratégie dans un contexte d'affaires évolutif particulièrement au niveau de ses constats d'efforts additionnels en maintenance, en lien avec le modèle de gestion des actifs.

À cet égard, le Transporteur propose de présenter le prochain bilan (période 2021-2025) dans le cadre de sa demande d'autorisation du budget des investissements pour l'année 2026.

4. MÉMOIRE DE L'INTERVENANT AHQ-ARQ – COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR²¹

AHQ-ARQ à son mémoire (pages 8) mentionne ce qui suit :

« AHQ-ARQ considère une hausse de 15 % (dont 18 % pour les projets de 65 M\$ ou moins, voir plus haut) n'est pas acceptable d'autant plus qu'elle s'inscrit dans un contexte où les indicateurs de fiabilité du service pour lesquels l'information est disponible se sont maintenus au cours des quatre dernières années

D'une part, concernant la hausse « à priori pas acceptable », le Transporteur rappelle que la Stratégie prévoit depuis 2009 que les investissements devront très significativement augmenter²². Le graphique « évolution prévue des coûts par année en k\$ constants 2007 » montre une hausse très importante entre 2008 et 2021.

D'autre part, le Transporteur réitère que les indicateurs de fiabilité de service ne permettent pas de justifier les besoins d'investissements²³ en maintien des actifs du Transporteur. D'ailleurs, la pertinence de ces indicateurs, pour les fins d'apprécier le budget annuel des investissements du Transporteur, a fait l'objet de réserve partagée et constaté par la Régie²⁴.

Le constat des intervenantes concernant le lien entre les investissements et les indicateurs est sans pertinence et doit être rejeté par la Régie.

AHQ-ARQ à son mémoire (pages 9 à 13) mentionne ce qui suit :

« La figure 4¹¹ (évolution du taux de risque des équipements en d'appareillage électrique) et le tableau¹² (Évolution du taux de risque) qui suivent présentent ainsi l'évolution des taux de risque découlant de la Stratégie pour les équipements d'appareillage électrique. On peut y voir les valeurs prévues jusqu'en 2066 et les valeurs réelles des quatre dernières années entre 2016 et 2019. »

« On peut d'emblée constater de cette figure et de ce tableau l'écart entre le taux de risque simulé avant le début d'une année et le taux de risque réel constaté à la fin de cette même année¹³ qui pourrait laisser soupçonner que la Stratégie est pessimiste et qu'elle surestime le taux de risque (ou voit plus de risque qu'il n'y en a en réalité).

²¹ 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.

²² R-3670-2008 HQT2 doc 1 Stratégie de gestion de la pérennité p.89.

²³ Voir notamment la réponse à la question 1.1 de la DDR1 de l'AQCIE à la pièce B-0016, HQT-3, Document 3.1.

²⁴ R-4097-2019, D-2019-116, paragraphe 15.

Pour expliquer un tel écart, le Transporteur indique que les deux notions ne sont pas directement comparables et qu'il serait normal que le taux de risque réel soit inférieur au taux de risque simulé. Cet aspect sera examiné plus longuement plus bas dans ce chapitre. »

« Afin de vérifier si la Stratégie surestime vraiment le taux de risque, il est important d'examiner la tendance des prévisions sur plus qu'une année à l'avance puisque le risque de défaillance des équipements est évalué sur une longue période, pas seulement sur la première année. Le Transporteur précise justement que la Stratégie vise à contrôler l'évolution du taux de risque à long terme et non la comparaison des taux de risque simulé et réel d'une année à l'autre. »

« Pour se conformer à cette précision du Transporteur, l'AHQ-ARQ a analysé les prévisions du taux de risque à long terme en commençant par celles fournies dans le dossier R-3739-2010 reproduites ici. Le premier constat qu'on peut tirer de cette figure est que le taux de risque qui était alors prévu en 2010 pour l'année 2018 était de l'ordre de 12. Or, cette prévision ne s'est manifestement pas concrétisée alors que le taux de risque réel de 2018 de 8,4, selon le tableau 3 plus haut, est demeuré exactement au même niveau que le taux de risque réel de 2009. Rappelons que le Transporteur a justifié des investissements en 2010 en se basant sur sa prévision, hautement pessimiste, selon laquelle le taux de risque atteindrait 12 en 2018, ce qui est loin d'être vérifié aujourd'hui alors que le taux de risque continue à se situer entre 8 et 9. » (Notes de bas de pages omises)

Les courbes du taux de risque simulé et réel, déposées dans le cadre du budget des investissements annuels, reflètent le parc d'actifs et permettent d'analyser la tendance de vieillissement des actifs sur plusieurs années suivant les investissements de l'année pour laquelle le budget des investissements est demandé.

Il est réducteur de prétendre que le Transporteur a justifié les investissements de 2010 en se basant sur sa prévision selon laquelle le taux de risque atteindrait 12 en 2018 et que les investissements n'ont pas évolué depuis. Les investissements ont plutôt été justifiés en visant un contrôle de la hausse du risque.

La baisse des prévisions du taux de risque d'une année à l'autre est un comportement normal et attendu, et est principalement causée par l'ajout d'équipements découlant des budgets des investissements annuels. Il est faux de prétendre qu'il s'agit d'une erreur de prévision ou de pessimisme. Le rapport du CIRANO²⁵ mentionnait, en 2008, que le taux de risque subirait une baisse à la suite de l'ajout d'équipement sur le réseau.

« [Le taux de risque est un] indicateur approprié et stable pour l'utilisation dans la simulation. Il est toutefois sensible aux investissements additionnels et serait artificiellement réduit si une importante vague d'investissements survenait. Même si une telle vague n'est pas prévue à court terme, il est important de garder à l'esprit ce biais potentiel dans le cas où on tenterait d'interpréter cet indicateur. »

Également, les intervenantes font fi de toutes les explications d'écart fournies par le Transporteur dans chaque bilan. Le Transporteur souligne que les prévisions du taux de risque à long terme changent d'une année à l'autre et que les prévisions incluent tous les changements effectués sur le réseau, comme le recommande le CIRANO :

« Dans toute organisation, la gestion des risques constitue un processus continu : la collecte et la mesure des données laissent place à l'amélioration; les hypothèses avancées par les modèles existants doivent être revues pour vérifier le maintien de leur validité; les modèles doivent être construits afin de répondre aux circonstances changeantes et, enfin, les nouvelles techniques dans le domaine doivent être étudiées et évaluées par rapport à leur applicabilité. »

²⁵ R-3670-2008 HQT-2, Document 2 page 4.

Entre autres, le Transporteur a modifié plusieurs courbes de vieillissement au fil des années et a ajusté annuellement les coûts par interventions, modifiant par le fait même les prévisions des investissements.

Depuis la mise en place de la Stratégie :

- L'âge moyen du parc a continué d'augmenter sur le réseau ;
- Le nombre d'actifs a significativement augmenté ;
- Le taux de risque a significativement augmenté, malgré l'ajout massif de nouveaux équipements.

Les intervenantes mentionnent aussi que le taux de risque de 2018 « est demeuré exactement au même niveau que le taux de risque réel de 2009 ». Cette affirmation est erronée. Le taux de risque réel est passé de 7,6 en 2009 à 8,4 en 2018, puis à 9,1 en 2021, soit une hausse de 20%, et ce malgré l'ajout massif de nouveaux équipements (en croissance) sur la période.

AHQ-ARQ à son mémoire (pages 14-15) mentionne ce qui suit :

« La figure qui suit, préparée par l'AHQ-ARQ à partir des dossiers annuels du Transporteur, démontre que les modèles de ce dernier et sa Stratégie ont systématiquement et significativement surévalué le taux de risque, non seulement en 2010 tel qu'exposé ci-dessus, mais au cours des 11 dernières années, ce qui peut laisser entrevoir un certain biais qui a mené à des « besoins » d'investissements trop élevés pendant toute cette période. »

« Cette figure montre que toutes les prévisions ont significativement surestimé la valeur réelle, cette dernière étant illustrée par le trait noir plus gras. On peut observer que le taux de risque réel (trait noir gras) est relativement stable depuis 2008, contrairement à l'affirmation du Transporteur selon laquelle le taux de risque réel de chaque année suit le taux de risque simulé et que son évolution est à la hausse¹⁸. Afin de bien illustrer la problématique sous un autre angle, l'AHQ-ARQ a préparé la figure suivante qui montre, pour l'exemple de la seule année réelle 2018, l'erreur de prévision qui s'est propagée au cours des années. »

« L'AHQ-ARQ est d'avis que les explications du Transporteur sur la non-comparabilité des taux de risque simulé et réel d'une même année mentionnés plus haut sont loin de justifier la surestimation du risque de 43 % tel qu'observée à la figure précédente. »

Concernant les affirmations suivantes des intervenantes selon lesquelles « un certain biais qui a mené à des besoins d'investissements trop élevés pendant toute cette période » et « conséquemment, mène à des montants d'investissements requis trop élevés », ces dernières présument que les budgets sont fixés depuis la simulation de 2009. Le Transporteur précise que ce n'est pas le cas; la simulation 2009 n'a servi que pour le budget 2010. Pour les années 2011 et suivantes, le Transporteur ajuste à chaque année le budget des investissements demandé pour l'année subséquente selon le taux de risque réel de l'année précédente.

Les propos des intervenantes devraient être rejetés par la Régie.

AHQ-ARQ à son mémoire (pages 16-17) mentionne ce qui suit :

« À la suite des constats sur la tendance des modèles du Transporteur et de la Stratégie à surestimer de façon systématique et significative l'évolution du taux de risque et, conséquemment, de surestimer les besoins d'investissements requis, l'AHQ-ARQ réitère sa recommandation de l'an dernier en se basant sur sa preuve plus approfondie de cette année. »

« Pour compenser la calibration imprécise des modèles utilisés par le Transporteur et le biais systématique affectant l'évaluation du taux de risque et des investissements en découlant, l'AHQ-ARQ recommande à la

Régie de réduire de 5 % la demande du Transporteur pour les investissements en Maintien des actifs, ce qui équivaut à une baisse de 35 M\$ lorsqu'appliquée au montant demandé de 706 M\$23 pour les actifs de transport et de télécommunications dans le cadre du présent dossier ».

Concernant la comparaison entre deux taux de risque, le Transporteur rappelle que le CIRANO²⁶, mentionne ceci : « Ici, il faut insister, [...], sur le fait qu'il est difficile d'accorder une signification économique importante aux écarts entre ces nombres. »

Le Transporteur réitère que la Stratégie, depuis son tout premier dépôt à la Régie en 2008, a fait l'objet d'explications et de demandes de renseignements tant de la part de la Régie que des intervenants. Il améliore continuellement son modèle et présente une mise à jour à la Régie lorsque des changements sont apportés. Cette Stratégie a été examinée à deux reprises dans le cadre de deux bilans déposés à la Régie en 2012 et 2017. La Régie mentionne dans sa décision D-2017-019 :

[207] [...] la Régie considère que le bilan du Transporteur sur l'application de la Stratégie répond à ses attentes.

Le Transporteur soutient qu'une diminution arbitraire du budget en « Maintien des actifs », comme le recommandent les intervenantes, ne permet 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, les recommandations des intervenantes devraient être rejetées.

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

« L'AHQ-ARQ est d'avis que le Transporteur devrait, à chaque année, fournir plus d'informations sur la comparaison des valeurs de taux de risque simulé et réel afin de pouvoir profiter davantage de ces valeurs pour évaluer la justesse de la Stratégie.

« Par conséquent, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de fournir à chaque année une comparaison détaillée, avec chiffres à l'appui, qui énumère et quantifie les causes de l'écart entre le taux de risque simulé de l'année précédente et le taux réel de cette même année. »

Le Transporteur constate que les intervenantes ignorent les explications données en réponse aux questions 12.2 et 10.5 de la pièce B-0026, HQT-3, Document 2.2 qui élaborent de façon très détaillée les raisons expliquant la différence entre les taux de risque simulé et réel. Cette différence entre le taux de risque réel et le taux de risque simulé est majoritairement attribuable aux investissements dans les autres catégories d'investissement (croissance des besoins de la clientèle, maintien et amélioration de la qualité du service ou en respect des exigences). Les interventions de ces catégories n'étant pas simulées, la variation annuelle de l'écart entre le taux de risque simulé et le taux de risque réel ne s'avère pas un indicateur adéquat pour s'assurer de « la justesse de la Stratégie ».

Ainsi, au moment d'effectuer les simulations, le Transporteur ne peut connaître l'inventaire détaillé des équipements qui seront ajoutés ou retirés par les investissements dans ces autres catégories. Conséquemment, il ne peut fournir chaque année une comparaison détaillée quantifiant les causes de l'écart entre le taux de risque simulé de l'année précédente et le taux réel de cette même année.

Le Transporteur demande à la Régie de rejeter la recommandation des intervenantes.

²⁶ R-3670-2008 HQT-2, Document 2, page 4.

AHQ-ARQ à son mémoire (page 26) mentionne ce qui suit :

« L'AHQ-ARQ est d'avis que le Transporteur n'a pas démontré que les prévisions de la charge sur lesquelles il base le projet d'ajout d'un 4e transformateur au poste Baie-D'Urfé justifient ce projet, notamment en omettant de fournir les informations pertinentes de l'hiver 2020-2021 sur l'ampleur de la consommation plus faible des clients industriels, de l'annulation de demande de raccordement et du report d'un an de la mise en service de projet de clients industriels dont il est question plus haut. »

« Par conséquent, étant donné que le Transporteur n'a pas fourni de justification probante du besoin, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de ne pas approuver le projet d'ajout pour 2021 d'un 4e transformateur au poste Baie-D'Urfé 120-25 kV. »

Le Transporteur rappelle qu'il justifie, suivant le cadre réglementaire, ses demandes d'autorisation de budget des investissements par catégories et non par projets comme le souhaitent les intervenants. Le Transporteur a fourni dans sa preuve le niveau d'information requis en suivi des décisions D-2016-027 [para. 79] et D-2017-019 [para. 94, 95] afin de permettre à la Régie d'être bien informé sur les investissements. Dans sa décision D-2018-014 [para. 95], la Régie s'est déclarée satisfaite du niveau d'information fourni et demande au Transporteur de le maintenir dans le cadre des prochaines demandes d'autorisation du budget des investissements.

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

AHQ-ARQ à son mémoire (page 30) mentionne ce qui suit

« Ainsi, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie, pour les prochaines demandes d'autorisation du budget des investissements pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$, d'exiger du Transporteur qu'il respecte le paragraphe 137 de sa décision D-2020-020 et qu'il obtienne du Distributeur une démonstration avec toutes les explications justifiant les prévisions de charge sur lesquelles s'appuient les projets d'investissements en Croissance des besoins de la clientèle. »

« L'AHQ-ARQ recommande à la Régie d'exiger du Transporteur qu'il obtienne du Distributeur, pour le dépôt de sa demande annuelle d'autorisation des investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars, une prévision à jour intégrant les données de l'été et de l'hiver les plus récentes pour les postes satellites où des investissements en Croissance de la demande sont planifiés pour les quatre prochaines années. »

Le Transporteur réitère les explications qu'il a fournies en réponse à la demande de renseignement numéro 2 de la Régie (B-0040, HQT-3, Document 1.2, notamment les réponses 1.1 à 1.3 et 1.4.3) qui sont ici considérées reproduites en entier.

Le Transporteur ajoute que plusieurs mois d'analyse sont requis pour la planification de chacune des interventions et les travaux se réalisent souvent sur plus d'une année, comme mentionné précédemment. Conséquemment quelques années peuvent s'écouler et plusieurs révisions de prévisions de charge peuvent survenir entre la constatation initiale du dépassement de la capacité, l'analyse et la réalisation de l'intervention pour soutenir la croissance des besoins de la clientèle.

Le Transporteur met à jour annuellement sa planification de sorte qu'elle peut devancer ou retarder les projets.

De plus, le Transporteur n'a pas à justifier les projets individuellement selon le cadre réglementaire.

Le Transporteur rappelle que les prévisions de dépassement de capacité des postes satellites tiennent compte de la charge et des besoins des clients et varient au fur et à mesure que les solutions envisagées se précisent. Ces prévisions sont donc révisées annuellement par le Distributeur et sont transmises au Transporteur à la fin du mois de septembre.

La recommandation des intervenantes à l'égard de la prévision n'est pas pertinente en ce qu'elle ne donnera aucune information à la Régie qui puisse valablement fonder sa décision quant au budget des investissements du Transporteur. Ce suivi dépasse le cadre réglementaire applicable, a pour effet d'importer dans le dossier du Transporteur un débat concernant la prévision de la demande du Distributeur qui est contraire au cadre législatif applicable et devrait être rejeté.

AHQ-ARQ à son mémoire (pages 47 et 49 à 52) mentionne ce qui suit

« L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur, dans ses prochaines demandes annuelles d'autorisation des investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars, de fournir l'équivalent du tableau R2.1 de la pièce B-0036, autant pour les investissements globaux que pour chacune des quatre catégories d'investissements prise individuellement, en y indiquant de plus la source des données. »

« L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de retenir un taux de surutilisation de 100 % en 2021 pour toutes les catégories d'investissements. »

D'une part, le Transporteur fournit déjà les taux de surutilisation conformément aux décisions D-2018-014 et D-2019-030 et D-2020-020.

D'autre part, le fait d'obtenir le tableau R2.1 et les sources des données qui sont présentées ne permet pas d'effectuer l'analyse des montants réels comparativement au montant autorisé puisque les taux de surutilisation sont établis à partir des flux d'investissements des projets engagés au 30 avril de l'année précédente.

Le Transporteur réitère que l'approche de surutilisation est un outil de gestion interne qui lui permet de pallier les aléas entourant les projets qui peuvent survenir en cours d'année. Elle vise à démarrer un plus grand nombre de projets afin de pallier les aléas qui peuvent survenir en cours d'année. Elle vise à atteindre, à la fin de l'année, les montants autorisés par la Régie. Le Transporteur n'associe pas de projets spécifiques dans le cadre de l'approche de surutilisation.

Par ailleurs, la recommandation des intervenantes concernant les taux de surutilisation des investissements globaux déborde du cadre de la présente demande.

Pour toutes ces raisons, les recommandations des intervenantes devraient être rejetées.

5. MÉMOIRE DE L'INTERVENANTE AQCIE– COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR²⁷

AQCIE à son mémoire (pages 8 et 9 et 10) mentionne ce qui suit :

« La figure illustre clairement que le taux de risque de l'année 2020 simulé au dossier actuel (9,3) est nettement inférieur à celui qui était prévu pour l'année 2020 à la simulation 2010 (12,7). Il en est de même pour toute la période de simulation. Ainsi, alors qu'il était prévu initialement que le taux de risque atteigne environ 13,5 en 2025, il apparaît maintenant que le maximum serait plutôt d'environ 11,7 et serait atteint vers 2051. »

Concernant l'affirmation de l'intervenante selon laquelle « ...qu'il était prévu initialement que le taux de risque atteigne environ 13,5 en 2025 ... », le Transporteur précise qu'elle surestime le taux de risque de la simulation de 2010 d'environ 1,3 point. Pour comparer les valeurs réelles et simulées pour 2011, l'intervenante aurait dû utiliser les données du dossier R-3817-2012²⁸ (et non celles du dossier R-3739-2010) qui montrent pour 2011 un taux de risque simulé de à 8,2 et un taux de risque réel de 8,1. L'intervenante a fait une « approximation » de la courbe « simulation 2010 » à environ 9,4 en 2011. Cette interprétation est erronée.

« Il est à souligner que ce niveau de risque se situe au niveau de « risque faible » défini par le Transporteur au dossier R-3670-2008 comme étant entre 1 et 18 (R-3670-2008, HQT-2, document 1, page 61) ».

Cette affirmation peut porter à confusion. Le Transporteur réitère que les actifs ayant un risque moyen, élevé ou fort sont tous considérés « en fin de vie ». En effet, le Transporteur rappelle que les cotes de probabilités découlent de courbes en forme de baignoire. Par conséquent les actifs demeurent aux probabilités 1 et 2 sur la grande majorité de leur vie. Le Transporteur rappelle également que le taux de risque en pérennité est mesuré sur l'ensemble du parc d'actifs, incluant la grande majorité des actifs qui ne sont pas en fin de vie. Il est donc tout à fait normal et souhaitable que le taux de risque soit largement sous la barre de 20. Un taux de risque supérieur à 20 indiquerait que la presque totalité des actifs est en fin de vie.

« L'AQCIE considère que l'analyse du budget demandé par le Transporteur pour le maintien de ses actifs doit prendre en considération la définition de la Stratégie qui a été établie au dossier R-3670-2008 incluant la limitation de l'augmentation annuelle des ressources à 5%, de même que la constatation que le taux de risque prévu pour l'année 2021 et à court terme est nettement inférieur au taux de risque qui était prévu et considéré acceptable initialement au dossier R-3739-2010. Il y a également lieu de considérer les propos de la Régie dans sa décision D-2017-019. »

Les limites des ressources annuelles en dollars et en heures, auxquelles réfère l'intervenante, s'appliquaient seulement aux valeurs simulées. Comme mentionné en réponse à la DDR 18.3 de l'AQCIE²⁹, ce 5 % ne s'applique plus puisque les investissements simulés en Automatismes, Appareillage et Lignes ont tous une augmentation inférieure à 5 %. La majorité de l'augmentation de 17 % provient des interventions non simulées.

Concernant l'affirmation « le taux de risque prévu pour l'année 2021 et à court terme est nettement inférieur au taux de risque qui était prévu et considéré acceptable initialement », le Transporteur rappelle que le taux de risque 2021 inclut les ajouts d'équipements. Ainsi, il est normal qu'il soit plus bas que le taux de risque simulé. Le Transporteur rappelle que le

²⁷ Le Transporteur ne commente pas l'ensemble du mémoire et des recommandations de l'intervenante. 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.

²⁸ R-3817-2012, B-0004, HQT-1 Document 1, Figure 3, page 29.

²⁹ B-00016, HQT-3, Document 3.1.

CIRANO fait une mise en garde à cet effet³⁰. Le taux de risque réel 2021 (9,1) est en fait supérieur au taux de risque de 2010 (8,1) et ce, malgré l'ajout massif d'actifs sur le réseau durant la période.

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

AQCIE à son mémoire (pages 13) mentionne ce qui suit :

« Les figures ci-dessous présentent un tableau qui indique la valeur du taux de risque pour chacun de ces niveaux sur la période 2011-2020, ainsi qu'une courbe montrant l'évolution du taux de risque total, pour les équipements d'appareillages les composants de lignes aériennes et les automatismes ».

« Pour les équipements d'appareillages, on peut constater une légère augmentation du taux de risque sur la période 2011-2019, puis une légère diminution pour l'année 2020. »

« La composante du taux de risque comprenant les équipements de niveau de risque moyen est la plus importante, représentant 65,2% du taux de risque de l'année 2020. »

« La composante du taux de risque comprenant les équipements de niveau de risque fort a augmenté graduellement sur la période 2011-2016. »

L'intervenante omet de mentionner qu'à partir des mêmes données (grilles d'analyse du risque des équipements d'appareillage (électrique et mécanique) et des ouvrages civils³¹), les faits suivants pour 2011 à 2020 sont constatés :

- La somme des risques ≥ 20 (utilisée pour le calcul du taux de risque) passe de 843 808 à 1 109 012 (hausse de 31 %) ;
- Le nombre total d'équipements passe de 122 291 à 136 915 (hausse de 12 %) ;
- Le taux de risque passe de 6,9 à 8,1 (hausse de 17 %) ;
- Cette hausse du nombre diminue le taux de risque de 12 % ;
- Également, que le nombre d'équipements en fin de vie (moyen, fort et élevé) passe de 27 704 (22,7 % du parc) à 35 576 (26 % du parc). La proportion d'équipements à risque est donc en hausse malgré l'ajout massif d'équipements sur le réseau.

Le Transporteur gère donc une quantité de risque beaucoup plus élevée, qui est masquée par l'addition massive de nouveaux actifs.

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

AQCIE à son mémoire (page 16) mentionne ce qui suit :

« L'examen des grilles d'analyse du risque montre que le taux de risque est bien maîtrisé sur la période 2011-2020 et que la composante la plus importante du taux de risque réfère aux équipements ayant un niveau de risque moyen. »

Le Transporteur prend acte que le taux de risque est bien maîtrisé sur la période 2011-2020.

³⁰ R-3670-2008, HQT-2, Document 2, page 4.

³¹ R-3778-2011 B-0004, HQT-1, Document 1, Tableau 12 p. 24 et R-4140-2020 B-0004, HQT-1, Document 1, Tableau 8 p.16.

Le Transporteur réitère que les actifs ayant un risque moyen, élevé ou fort sont tous considérés « en fin de vie ». En effet, rappelons que les cotes de probabilités découlent de courbes en baignoires, par conséquent les actifs demeurent aux probabilités 1 et 2 pour la grande majorité de leur vie. Il est donc normal que la majorité des équipements à risque se situent au niveau de risque moyen plutôt qu'au risque fort ou élevé.

« L'examen du taux de risque réel et du taux de risque obtenu par la simulation de 2010 montre que le taux de risque réel est de beaucoup inférieur au taux de risque simulé sur toute la période 2011-2019 et donc inutilement trop bas. »

Concernant le taux de risque simulé en 2010 et en 2021 pour l'année 2021, le Transporteur réitère les mêmes commentaires qu'il a formulés à l'AHQ-ARQ³² et la réponse à page 10 de l'AQCIE concernant la comparaison des grilles 2011 et 2020 et dans laquelle le Transporteur démontre que la somme de risque augmente de 31 %.

Le Transporteur rappelle que depuis 2011, en plus de l'ajout de nombreux équipements, au fil des années, il a notamment modifié plusieurs courbes de vieillissement et les coûts par interventions et a amélioré la qualité de son inventaire. Toutes ces modifications ont eu un impact sur les prévisions.

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.

« Selon l'AQCIE, il s'agit d'une indication que le niveau des investissements pour le maintien des actifs pourrait être réduit et ainsi éviter un impact à la hausse sur le tarif du Transporteur. »

L'intervenante semble présumer, à tort, que le niveau d'investissements 2021 est le même que celui simulé en 2011. Le Transporteur ajuste chaque année le budget des investissements demandé pour l'année suivante selon le réel de l'année précédente.

Avec égards, les recommandations de l'intervenante devraient être rejetées.

AQCIE à son mémoire (page 20) mentionne ce qui suit :

« On peut constater que les investissements 2021 sont destinés aux mêmes interventions que les interventions de 2020. Il s'agit d'une énumération d'activités, mais il n'y a aucune justification concernant l'ampleur du budget demandé. »

Le Transporteur souligne qu'il est normal que les investissements de 2021 soient destinés aux mêmes types d'interventions que ceux de 2020 puisque ces interventions découlent de la Stratégie et que celle-ci vise notamment la pérennité des équipements d'appareillage.

AQCIE à son mémoire (page 23) mentionne ce qui suit :

« Selon l'AQCIE, l'évolution du taux de risque montrée à la figure AQCIE -4 ne permet pas de justifier l'augmentation du budget 2021 des investissements inférieurs à 65 M\$ pour les transformateurs et les disjoncteurs. »

« Il en est de même pour le nombre d'équipements à risque »

³² Page 9 du présent document extrait du CIRANO concernant le taux de risque.

Le Transporteur est en désaccord avec les propos des intervenantes notamment puisqu'il est inapproprié d'établir un lien direct entre le taux de risque d'une année et les investissements en pérennité de cette même année. Le Transporteur rappelle que le CIRANO³³ mentionne concernant le taux de risque :

« Ici, il faut insister, [...], sur le fait qu'il est difficile d'accorder une signification économique importante aux écarts entre ces nombres. »

Les investissements reliés aux interventions simulées en automatismes, appareillage et lignes présentent une faible augmentation. La majorité de l'augmentation du budget provient des interventions non simulées. 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. Les budgets des investissements annuels ne se justifient pas par un pourcentage d'augmentation par rapport à l'année précédente. De plus, conformément au cadre réglementaire, le Transporteur a justifié ses investissements par catégories et non par famille d'équipements comme le souhaite l'intervenante.

Le Transporteur réitère que les actifs ayant un risque moyen, élevé ou fort sont tous considérés « en fin de vie ». En effet, les cotes de probabilités découlent de courbes en forme de baignoire, par conséquent les actifs demeurent aux probabilités 1 et 2 pour la grande majorité de leur vie. Il est donc normal que la majorité des équipements à risque se situent au niveau de risque moyen plutôt qu'au risque fort ou élevé.

« De plus, comme on l'a montré à la figure AQCIE-2, le taux de risque simulé pour l'année 2021 est bien inférieur au taux de risque simulé initialement (2010) pour la même année 2021. »

Concernant le taux de risque simulé en 2010 et en 2021 pour l'année 2021, le Transporteur réitère les mêmes commentaires qu'il a formulés à l'AHQ-ARQ (voir également page 9 du présent document extrait du CIRANO concernant le taux de risque).

Voir aussi la réponse à l'AQCIE à la page 15 du présent document concernant la comparaison des grilles 2011 et 2020 où le Transporteur démontre que la somme de risque augmente de 31 %.

« Concernant les ouvrages civils, l'intervenante constate également que le Transporteur énumère les activités qu'il entend réaliser, mais ne présente aucune explication ou justification relativement à l'augmentation de 56,7% du budget demandé. »

Étant donné les constatations énoncées ci-dessus, l'AQCIE recommande à la Régie de ne pas autoriser le budget demandé de 370 M\$ pour le maintien des actifs Appareillages.

Étant donné qu'il n'y a aucun motif justifiant l'augmentation demandée l'intervenante recommande de maintenir le budget au niveau de celui de l'année 2020 (304 M\$).

Le Transporteur rappelle que les équipements pour les ouvrages civils n'ont pas de courbe de vieillissement et ne sont pas simulés. Ils sont généralement arrimés au remplacement des équipements d'appareillage.

Pour toutes ces raisons, le Transporteur demande à la Régie de rejeter la recommandation de l'intervenante.

³³ R-3670-2008 HQT-2, Document 2, page 4.

AQCIE à son mémoire (pages 23 et 27) mentionne ce qui suit :

« Étant donné les constatations énoncées ci-dessus notamment concernant que le taux de risque élevé est nul que le taux de risque fort ne constitue que 4,4% du taux de risque total, l'AQCIE recommande à la Régie de ne pas autoriser le budget demandé de 104 M\$ pour le maintien des actifs Automatismes.

Étant donné qu'il n'y a aucun motif justifiant l'augmentation demandée l'intervenant recommande de maintenir le budget au niveau de celui de l'année 2020 (83 M\$). »

Le Transporteur réitère les mêmes commentaires qu'il a formulés pour les équipements d'appareillage.

AQCIE à son mémoire (page 27) mentionne ce qui suit :

« L'AQCIE considère que l'augmentation du budget demandée n'est pas justifiée et, en conséquence l'intervenant recommande à la Régie de ne pas autoriser le budget de 135 M\$ demandé. Il recommande de maintenir le budget au même niveau que celui autorisé pour l'année 2020, soit 108 M\$. »

Le Transporteur réitère les mêmes commentaires qu'il a formulés pour les équipements d'appareillage.

AQCIE à son mémoire (page 31) mentionne ce qui suit :

« Étant donné que le niveau des investissements de 2021 se maintient au niveau des budget autorisés pour l'année 2020 et qu'il en est de même pour le niveau du risque, l'AQCIE recommande à la Régie d'autoriser le budget de 56 M\$. »

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

AQCIE à son mémoire (page 35) mentionne ce qui suit :

« En conséquence, l'AQCIE considère que l'augmentation de 10 M\$ pour les « Normes ou encadrements internes » n'est pas justifiée et demande à la Régie d'exiger que le Transporteur fournisse les explications et justifications pertinentes avant de se prononcer sur le budget de la catégorie Respect des exigences. Pour les fins de la présente demande, l'augmentation demandée doit donc être refusée vu que le Transporteur n'a pas relevé son fardeau de preuve pour justifier sa demande. »

L'augmentation de 10 M\$ n'est pas entièrement relié au programme MALT, mais aussi lié à l'augmentation des interventions afin de se conformer aux exigences internes liées à la sécurité du personnel et du public ainsi qu'en matière d'environnement.

AQCIE à son mémoire (page 37) mentionne ce qui suit :

« En se basant sur l'historique des données réelles pour les équipements d'appareillage, on doit constater que l'écart du nombre d'équipements considéré pour le calcul du taux simulé et le calcul du taux réel n'explique pas l'écart du taux de risque réel et le taux risque simulé. »

L'Intervenante utilise le nombre total d'équipements d'appareillage électrique, mécanique et civil, lequel inclut des équipements non-simulés, et le compare avec le taux de risque simulé.

L'intervenante omet de mentionner qu'à partir des mêmes données (grilles d'analyse du risque des équipements d'appareillage (électrique et mécanique) et des ouvrages civils³⁴), on peut également constater que de 2011 à 2020 :

³⁴ R-3778-2011 B-0004, Tableau 10 p. 24 et R-4140-2020 B-0004 Tableau 8 p.16)

- La somme des risques ≥ 20 (utilisée pour le calcul du taux de risque) passe de 843 808 à 1 109 012 (hausse de 31%);
- Le nombre total d'équipements passe de 122 291 à 136 915 (hausse de 12%);
- Le taux de risque passe de 6,9 à 8,1 (hausse de 17%);
- Cette hausse du nombre diminue le taux de risque de 12%;
- Également, que le nombre d'équipements en fin de vie (moyen, fort et élevé) passe de 27 704 (22,7% du parc) à 35 576 (26% du parc). La proportion d'équipements à risque est donc en hausse malgré l'ajout massif d'équipements du le réseau.

Le Transporteur gère donc une quantité de risque beaucoup plus élevée, qui est masquée par l'addition massive de nouveaux actifs.

D'autre part, l'intervenant fait fi de toutes les explications d'écart fournies par le Transporteur dans chaque bilan. Le Transporteur souligne que les prévisions du taux de risque à long terme changent d'une année à l'autre et que les prévisions incluent tous les changements effectués sur le réseau et au niveau de la stratégie, comme le recommande le CIRANO :

Entre autres, le Transporteur a modifié plusieurs courbes de vieillissement au fil des années, il a modifié annuellement les coûts par interventions, modifiant par le fait même la pente des prévisions.

Depuis la mise en place de la stratégie :

- l'âge moyen du parc a continué d'augmenter sur le réseau
- Le nombre d'actif a significativement augmenté
- Le taux de risque a significativement augmenté, malgré l'ajout massif de nouveaux équipements

Avec égards, les recommandations de l'intervenante devraient être rejetées.

6. MÉMOIRE DE L'INTERVENANT SÉ-AQLPA – COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR ³⁵

SÉ-AQLPA à son mémoire (pages iii et iv) mentionne ce qui suit :

« Nous recommandons à la Régie de l'énergie de constater que celle-ci et les intervenants qui l'assistent ne disposent pas des outils d'évaluation des investissements proposés dans une perspective comparative et de planification long terme, ce dont ils disposaient jusqu'à la cause des investissements de 2019. »

Le Transporteur réitère que sa demande a été préparée et déposée en fonction du cadre réglementaire prévoyant désormais, depuis le 1^{er} août 2019, un seuil inférieur à 65 M\$ ne requérant pas d'autorisation spécifique de la Régie pour le budget des investissements de l'année 2020. De plus, le Transporteur 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.

³⁵ 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.

« Nous recommandons à la Régie de l'énergie de constater que l'année 2021 en est une de rattrapage des budgets d'investissements non réalisés en 2020 en maintien des actifs, après quoi leur niveau se stabilisera légèrement à la baisse. La même tendance s'observe quant aux budgets d'investissements en Maintien et amélioration de la qualité du service et en Respect des exigences. »

La demande d'autorisation du budget des investissements découle de la Stratégie et non d'une comparaison annuelle.

Avec égards, la recommandation des intervenants devrait être rejetée.

SÉ-AQLPA à son mémoire (pages v et vi) mentionne ce qui suit :

« Nous recommandons à la Régie de l'énergie de choisir le modèle de « gestion active du plan d'investissement de TransÉnergie » qui lui apparaît préférable entre les trois voies suivantes :

- a) demeurer saisie tout au long de l'année de son dossier d'autorisation ou*
- b) autoriser d'avance annuellement un « taux de surutilisation » pour les investissements ne générant pas de revenus additionnels ou*
- c) le cumul des deux, ce que nous recommandons.*

Nous soumettons par ailleurs que le « taux de surutilisation » autorisé d'avance pour les investissements ne générant pas de revenus additionnels devrait consister non pas en une moyenne des écarts des trois ans antérieurs mais plutôt être le maximum de l'écart constaté pendant ces 3 ans (par rapport au budget autorisé avant ce taux de surutilisation). De plus, il ne devrait être basé que sur les investissements ne générant pas de revenus additionnels (puisque ce sont ceux-ci qui connaissent des dépassements du réel par rapport à la prévision et non, historiquement, les investissements en croissance). »

Comme expliqué par le Transporteur³⁶, l'utilisation de l'approche de surutilisation n'explique qu'une partie des écarts des investissements réalisés en 2019. Plusieurs facteurs l'expliquent.

Le Transporteur rappelle qu'il s'est doté de l'approche de surutilisation comme outil de gestion interne pour lui permettre de démarrer un plus grand nombre de projets pour un niveau d'investissement total dépassant temporairement les montants autorisés par la Régie, afin de pallier les aléas pouvant survenir en cours d'année. Elle vise à atteindre, à la fin de l'année, les montants autorisés par la Régie. Le Transporteur n'associe pas de projets spécifiques dans le cadre de l'approche de surutilisation³⁷.

Enfin, le Transporteur mentionne qu'il est contraire au cadre réglementaire et impraticable que la Régie « *demeurer saisie tout au long de l'année de son dossier d'autorisation* ». Selon la Loi, les demandes du Transporteur doivent résulter en une décision finale de la Régie en temps opportun afin que ce dernier soit en mesure de procéder en conformité avec cette décision. De plus, le maintien d'un dossier ouvert créerait une incertitude continue contraire au déploiement efficace des interventions du Transporteur en plus d'être en contradiction avec le principe d'allègement réglementaire cher à la Régie.

« Étant donné que le présent dossier des investissements 2021 dont le coût individuel est inférieur à 65 M \$ d'Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) continue d'être en cours en mai 2021, nous recommandons à la Régie de l'énergie d'adopter la « gestion active du plan d'investissement de TransÉnergie » suivante pour 2021 :

- a) inviter TransÉnergie à apporter à sa preuve, avant les dates des argumentations, tout nouvel ajustement éventuel déjà disponible à ses propositions d'autorisation pour 2021. La Régie demeurera toutefois*

³⁶ Pièce B-0018, HQT-1, Document 1, section 2.1.1,

³⁷ Voir la réponse à la question 1.2 de la DDR1 de l'AHQ-ARQ, B-0015, HTQ-3, Document 2.1

également saisie tout au long du reste de l'année 2021 du présent afin de pouvoir ainsi statuer, en cours d'année 2021, de façon prospective, sur des ajustements au plan d'investissements du Transporteur ou b) autoriser d'avance un « taux de surutilisation » pour les investissements ne générant pas de revenus additionnels en 2021 qui soit moindre, vu que l'année 2021 est déjà en partie avancée. »

Ces propos des intervenants sont contraires au cadre réglementaire applicable à la demande notamment en ce que :

- L'objectif de la demande d'autorisation du budget des investissements est de gérer une enveloppe.
- La Régie n'autorise pas de taux de surutilisation. Il s'agit d'un moyen de gestion interne. Le taux de surutilisation est basé sur les flux monétaires d'investissements prévus au 30 avril de l'année précédente³⁸. Émettre un nouveau taux pour refléter la période à laquelle nous sommes rendus n'a aucune incidence sur la prévision déposée, peu importe le moment du dépôt pour la demande en cause pour l'année 2021.

Le Transporteur prie la Régie de rejeter les propos des intervenants.

« Nous recommandons à la Régie de l'énergie de reconnaître que, dans l'exercice de sa discrétion de procéder à des investissements en maintien des actifs, le Transporteur doit viser l'atteinte d'un niveau de risque réel de ses actifs qui soit égal ou inférieur au niveau de risque simulé que la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs préconise par les interventions qu'elle prescrit. »

« En d'autres termes, nous soumettons respectueusement à la Régie qu'il est inexact de poser le niveau de risque simulé comme constituant l'objectif à atteindre. Il s'agit plutôt de l'objectif à ne pas dépasser. Si le risque réel est inférieur au risque simulé, cela ne signifie pas en soi qu'il y aurait eu surinvestissement en maintien des actifs. »

Le Transporteur prend acte de la recommandation des intervenants.

« Nous recommandons à la Régie de l'énergie de prendre acte de la continuation de la stratégie du Transporteur de gestion intégrée des interventions sur un même équipement et de normalisation de ses équipements. »

Le Transporteur prend acte de la recommandation des intervenants.

SÉ-AQLPA à son mémoire (page vii) mentionne ce qui suit :

« Nous recommandons à la Régie de l'énergie de prendre acte du fait que les budgets soumis d'investissements ne générant pas de revenus additionnels d'Hydro-Québec TransÉnergie tiennent compte du « surcoût pandémie » dans le cadre de l'exercice du niveau de discrétion du Transporteur quant au moment où ces investissements seront réalisés.

Bien que le Transporteur n'ait pas voulu quantifier le « surcoût pandémie » dont il fait état, l'observation du secteur de la construction au Québec permet de l'estimer aisément au-dessus de 15%, pouvant même aller jusqu'à 25% ou davantage. »

« Nous recommandons à la Régie de l'énergie d'autoriser le budget demandé par Hydro-Québec TransÉnergie pour ses investissements de 2021 dans les catégories ne générant pas de revenus additionnels. »

Le Transporteur prend acte de la recommandation des intervenants.

³⁸ Voir la réponse à la question 2.1 de la pièce B-0036, HQT-3, Document 2.2.

CONCLUSION

La *Demande d'autorisation du budget des investissements pour l'année 2021 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 entend maintenir l'application de la Stratégie tout en poursuivant son amélioration continue afin d'assurer la pérennité de son parc d'actifs. Il propose de déposer le prochain bilan d'application de la Stratégie (période 2021-2025) à l'occasion de sa demande d'autorisation du budget des investissements pour l'année 2026.

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

Le tout respectueusement soumis.