

## **Réplique 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**

**RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR**

---

**1 INTRODUCTION**

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu le 1<sup>er</sup> juin 2021 les argumentations des intervenants suivants :

- L'Association des hôteliers du Québec (« AHQ ») et l'Association des restaurateurs du Québec (« ARQ ») ;
- L'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité (« AQCIE ») ;

- Stratégies Énergétiques (« SÉ ») et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (« AQLPA »).

Le Transporteur offre à la Régie de l'énergie (la « Régie ») sa réplique aux argumentations des intervenants.

### **Aspects généraux**

Le Transporteur réitère que sa preuve documentaire produite est complète, probante et contient toutes les informations réglementaires requises selon la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi ») ainsi que les suivis spécifiques découlant de décisions antérieures de la Régie.

Au soutien de sa réplique, le Transporteur réitère le contenu de son argumentation déposée le 25 mai 2021 et réplique plus spécifiquement à certains aspects de l'argumentation des intervenants.

## **2 Réplique aux intervenants**

### **a. AHQ-ARQ**

Dans son argumentation l'intervenant AHQ-ARQ (page 3)

*« L'AHQ-ARQ constate que le graphique, qui date déjà de plus de 12 ans, ne comporte pas d'échelle verticale, ce qui ne permet pas d'en évaluer la pertinence. De plus, un examen plus détaillé de cette figure indique que le Transporteur prévoyait non pas une hausse des coûts d'investissements en 2021 mais bien une baisse par rapport à l'année précédente (valeurs exprimées par les losanges), ce qui renforcerait la recommandation de l'AHQ-ARQ.*

***Par conséquent, l'AHQ-ARQ est d'avis que l'argument du Transporteur reproduit ci-dessus n'est pas probant et elle demande à la Régie de ne pas le retenir. »***

Le Transporteur réplique que l'objectif du graphique présenté au dossier R-3670-2008 était d'illustrer l'évolution prévue du niveau d'investissements requis pour assurer la pérennité du parc d'actifs à long terme et ne vise pas à expliquer la hausse ou la baisse spécifique des investissements d'une année à l'autre. On y constate notamment que le Transporteur prévoyait déjà entre 2008 et 2021 une tendance à la hausse importante des investissements en maintien des actifs afin de contrôler le risque.

Le Transporteur prie la Régie d'écarter les propos de l'intervenant.

Dans son argumentation l'intervenant AHQ-ARQ (pages 5 et 6)

*« L'AHQ-ARQ est d'avis que le Transporteur interprète mal l'extrait qu'il cite du rapport du CIRANO. Le taux de risque simulé sur plusieurs années tient déjà compte des investissements qui sont prévus par la Stratégie. Le rapport du CIRANO mentionne un cas où il y aurait des investissements « additionnels » en sus de ceux prescrits par la Stratégie où même « une importante vague*

*d'investissements » non prévue. Il est bien évident que si le Transporteur effectuait des investissements au-delà de ce que la Stratégie prévoit, le risque serait plus bas que la valeur prévue, toutes autres choses étant égales par ailleurs. Toutefois, l'AHQ-ARQ n'a pas connaissance que le Transporteur ait systématiquement procédé à des investissements « additionnels » ou à une « importante vague d'investissements » non prévue puisqu'il répète constamment qu'il suit la Stratégie. Dans l'éventualité où il aurait procédé à des tels investissements additionnels qui pourraient expliquer la baisse non prévue du taux de risque par rapport aux prévisions, il devrait le mentionner et en fournir une liste, ce qu'il n'a pas fait en l'instance.*

**Par conséquent, l'AHQ-ARQ demande à la Régie de ne pas retenir le commentaire précédent du Transporteur sur le mémoire de l'AHQ-ARQ. »**

Le Transporteur réplique que la Stratégie est appliquée pour déterminer dans une forte proportion les investissements requis en Maintien des actifs déjà en service sur le réseau de transport. Les intervenantes omettent de considérer les investissements additionnels, non prévus dans la Stratégie, associés aux ajouts d'équipements pour répondre notamment à la croissance des besoins de la clientèle. Ces nouveaux équipements, lorsque mis en service, sont considérés dans le taux de risque réel expliquant en grande partie les écarts par rapport au taux de risque simulé.

Le Transporteur prie la Régie de rejeter les propos de l'intervenant.

Dans son argumentation l'intervenant AHQ-ARQ (page 6)

*« L'extrait du rapport de CIRANO énonce des principes généraux évidents qui peuvent s'appliquer pour n'importe quel modèle de prévision. L'AHQ-ARQ comprend que, si le modèle de prévision du taux de risque du Transporteur avait été si performant, ce dernier n'aurait pas eu à y apporter toutes les modifications qu'il mentionne ci-dessus. Donc, le besoin pour cette longue liste d'améliorations peut confirmer le constat de l'AHQ-ARQ sur l'acuité défailante des prévisions du taux de risque dans le passé.*

***Toutefois, en se basant sur le passé, rien ne nous assure que le modèle de prévision des taux de risque devient soudainement bien calibré. Seul l'avenir nous le dira mais dans l'intervalle, tant que le Transporteur n'a pas démontré, par des faits mesurables, l'acuité de son modèle de prévision, l'AHQ-ARQ est d'avis que sa recommandation de réduire les investissements demandés par le Transporteur demeure pertinente et devrait être retenue par la Régie. »***

Le Transporteur réplique que la Stratégie, bien que performante depuis son élaboration en 2007, est en constante évolution. Le Transporteur poursuit son amélioration continue afin d'assurer la pérennité de son parc d'actifs. D'ailleurs, la Régie demande<sup>1</sup> au Transporteur de « continuer d'améliorer l'évaluation du risque par

---

<sup>1</sup> D-2017-019, par. 203.

*famille d'actifs, et d'en faire un suivi lors des demandes d'autorisation du budget des investissements* ». Le Transporteur a présenté à la Régie les améliorations qu'il a apportées à son modèle dans plusieurs de ses demandes d'autorisation de budgets des investissements antérieures.

Dans son argumentation l'intervenant AHQ-ARQ (page 7)

*« Le Transporteur ne fournit aucune référence pour justifier la provenance de la valeur du taux de risque réel de 7,6 en 2009. Au contraire, l'AHQ-ARQ, dans son mémoire a utilisé la valeur de l'ordre de 8,4 qui peut être observée sur un graphique fourni par le Transporteur lui-même.*

***Puisque le Transporteur base son commentaire ci-dessus sur une valeur dont il n'indique pas la provenance et qui est contredite par deux documents du Transporteur dont l'AHQ-ARQ indique la provenance, cette dernière demande à la Régie de ne pas retenir le commentaire précédent du Transporteur. »***

(Les citations sont omises).

Le Transporteur précise qu'afin d'apprécier l'évolution du taux de risque réel, les intervenantes auraient dû utiliser le taux de risque réel de 7,9 pour 2010 fourni dans le dossier R-3817-2012<sup>2</sup> pour le comparer au dernier taux de risque réel connu de 8,9 en 2019 du présente dossier<sup>3</sup>. On peut ainsi constater que le taux de risque réel a augmenté entre 2010 et 2019.

La valeur de l'ordre de 8,4 en 2009<sup>4</sup> à laquelle réfère les intervenantes<sup>5</sup> est un taux de risque ajusté afin d'exclure les ajouts d'équipements. Cette valeur n'est pas comparable avec le taux de risque réel des années subséquentes.

Le Transporteur prie la Régie de rejeter les propos de l'intervenant.

Dans son argumentation l'intervenant AHQ-ARQ (page 8)

*« Le Transporteur affirme, sans le démontrer, que l'AHQ-ARQ, dans son mémoire, présume « que les budgets sont fixés depuis la simulation de 2009 ». Or, ce n'est pas du tout le cas et cette affirmation aucunement justifiée est erronée alors que l'AHQ-ARQ est tout à fait consciente, qu'à chaque année, le Transporteur ajuste le budget des investissements demandé pour l'année subséquente selon le taux de risque de l'année précédente tel que le laissent paraître les figures AHQ-ARQ-2 et AHQ-ARQ-3 du mémoire de l'AHQ-ARQ.*

---

<sup>2</sup> B-0004, HQT-1, Document 1, Figure 3, page 29.

<sup>3</sup> B-0006, HQT-2, Document 1, Figure 4, page 32.

<sup>4</sup> B-0004, HQT-1, Document 1, Figure 5, page 65, courbe « sim2010 ajusté sur 2008 ».

<sup>5</sup> R-3739-2010, B-0004, p.65, fig.5.

*Ce que démontre l'AHQ-ARQ c'est qu'à chaque année, le Transporteur a déterminé ses besoins d'investissements en se basant sur des risques futurs systématiquement surestimés.*

***Puisque le commentaire du Transporteur qui précède est basé sur une affirmation erronée non justifiée, l'AHQ-ARQ demande à la Régie de ne pas le retenir. »***

(Les citations sont omises)

Concernant les « risques futurs systématiquement surestimés », le Transporteur réitère la même réplique qu'il a fourni à la page 5 concernant l'explication de l'écart entre le taux de risque réel et le taux de risque simulé. Cette interprétation de l'intervenant devrait donc être rejetée.

Dans son argumentation l'intervenant AHQ-ARQ (pages 9 et 10)

« En second lieu, la plaidoirie du Transporteur semble suggérer que, puisque la Stratégie a été examinée à deux reprises en 2012 et 2017 et que la Régie indiquait que le bilan répondait alors à ses attentes, il ne faudrait plus la remettre en question et approuver les budgets comme une lettre à la poste. L'AHQ-ARQ n'adhère évidemment pas à cette thèse et constate que la Régie n'approuve pas non plus à l'avance le bilan de la Stratégie et les investissements qui en découlent alors qu'elle a même devancé le dépôt du bilan qui était originalement prévu pour 2022 :

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

*Enfin, le Transporteur affirme, encore là sans le démontrer ni le quantifier, qu'une diminution « 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. ». Avec un tel raisonnement poussé à l'extrême, le Transporteur pourrait demander un budget illimité, ce qui n'est évidemment pas souhaitable pour les clients qui assument les tarifs du Transporteur.*

***Pour les motifs énoncés ci-dessus, l'AHQ-ARQ maintient sa recommandation de réduire de 5 % la demande du Transporteur pour les investissements en Maintien des actifs. »***

(Les citations sont omises.)

En réplique., le Transporteur réitère les propos tenus dans son argumentation (page 11) déposé au dossier. Il justifie annuellement ses budgets des investissements conformément au cadre réglementaire.

Dans son argumentation l'intervenant AHQ-ARQ (page 11)

*« De plus, l'AHQ-ARQ comprend qu'au moment d'effectuer les simulations, le Transporteur n'ait pas toutes les informations sur l'inventaire détaillé des équipements qui seront ajoutés ou retirés par les investissements dans d'autres catégories. Toutefois, l'AHQ-ARQ est d'avis qu'il doit posséder toutes ces informations détaillées après la fin de l'année alors qu'il détermine le taux de risque réel et que, par conséquent, il peut alors fournir 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, contrairement à ce qu'il affirme dans sa plaidoirie.*

***Pour les motifs énoncés ci-dessus, l'AHQ-ARQ maintient sa recommandation 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 et ce, dès le dépôt initial du dossier portant sur la demande d'autorisation des investissements pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars. »***

Le Transporteur réitère les propos tenus dans son argumentation (page 11) déposé au dossier.

De plus, il réplique qu'il démontre annuellement que le taux de risque réel suit la tendance qu'il a prévu. Il réitère sa réponse à la question 5.1 de la DDR no 1 de la Régie selon laquelle les interventions simulées ne peuvent pas cibler exactement les mêmes équipements que les interventions réelles. Les investissements dans les autres catégories d'investissement ont pour effet d'ajouter et de retirer des équipements chaque année, lesquels ne peuvent pas être prévus dans les simulations.

Le Transporteur prie la Régie de rejeter les propos de l'intervenant.

Dans son argumentation l'intervenant AHQ-ARQ (page 12)

*« L'AHQ-ARQ est d'avis qu'il ne suffit pas que le Transporteur fournisse l'information demandée, encore faut-il qu'il fournisse une justification probante des projets qu'il veut mettre de l'avant, ce que, de l'avis de l'AHQ-ARQ, le Transporteur n'a pas fait dans le cas du poste de Baie D'Urfé 120-25 kV selon ce qu'elle expose dans son mémoire.*



**Ainsi, l'AHQ-ARQ maintient sa recommandation 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 et de réduire le budget de la catégorie Croissance des besoins de la clientèle en conséquence. »**

Le Transporteur réitère les propos tenus dans son argumentation (page 12) déposé au dossier selon lesquels le budget des investissements ne se justifie pas par projet mais plutôt par catégorie d'investissement.

Le Transporteur prie la Régie de rejeter les propos de l'intervenant.

Dans son argumentation l'intervenant AHQ-ARQ (page 13)

*« De toute évidence, l'affirmation du Transporteur selon laquelle la recommandation des intervenantes à l'égard de la prévision ne serait pas pertinente en ce qu'elle ne donnerait « aucune information » à la Régie qui puisse valablement fonder sa décision quant au budget des investissements du Transporteur ne cadre pas avec les demandes répétées de la Régie d'obtenir plus d'informations sur cette même prévision de la demande à jour. D'ailleurs, dans son mémoire, l'AHQ-ARQ a justement démontré qu'une prévision de la demande à jour aurait justement pu éviter ou retarder un investissement dans l'exemple concret du poste Adélard-Godbout.*

**Pour ces motifs, l'AHQ-ARQ demande à la Régie de ne pas retenir le commentaire du Transporteur et maintient les recommandations no. 4 et 5 de son mémoire reproduites ci-dessus. »**

(Les citations sont omises.)

À cet égard, le Transporteur réitère les propos tenus dans son argumentation (pages 12 et 13) déposé au dossier et prie la Régie de rejeter les propos de l'intervenant.

Dans son argumentation l'intervenant AHQ-ARQ (pages 14 et 15)

*« L'AHQ-ARQ constate que l'affirmation du Transporteur selon laquelle il fournirait déjà les taux de surutilisation conformément aux décisions D-2018-014, D-2019-030 et D-2020-020 nie totalement le fait qu'il ne respecte justement pas ces mêmes décisions où la Régie demandait de fournir, dans le cadre de la présentation des investissements réalisés et estimés, les facteurs de surutilisation et les montants correspondants qui auront été déterminés, pour chaque catégorie d'investissement, sur la base de l'historique des investissements. Le mémoire de l'AHQ-ARQ rappelle pourtant ces demandes répétées de la Régie que le Transporteur semble ignorer, encore une fois, dans sa plaidoirie.*

**Par conséquent, l'AHQ-ARQ demande à la Régie de ne pas retenir les commentaires du Transporteur et elle maintient les recommandations no. 6 à 10 de son mémoire. »**

Les citations sont omises

À cet égard, le Transporteur réitère les propos tenus dans son argumentation (page 13) déposé au dossier et prie la Régie de rejeter les propos de l'intervenant.

**b. AQCIE**

Dans son argumentation l'intervenante AQCIE (pages 7 à 8)

23. *L'évolution à la baisse du taux de risque montrée à la figure AQCIE – 4 ne permet pas de justifier une augmentation de 17,9% du budget 2021 des investissements inférieurs à 65 M\$, par rapport à 2020, pour les équipement d'appareillage, alors que le nombre de transformateurs et les disjoncteurs à risque n'a pas varié de beaucoup depuis les dernières années (hausse d'à peine 1,96% de 2017 à 2020 pour les disjoncteurs et de 5,2% pour les transformateurs et inductances) et qu'il n'y a aucun changement notable dans la description du Transporteur des interventions planifiées en 2021 à ce chapitre.*

➤ *Mémoire de l'AQCIE, C-AQCIE-0011, pp. 19 à 22*

24. *De plus, comme il est montré à la figure AQCIE-2 ci-haut, le taux de risque simulé pour l'année 2021 est bien inférieur au taux de risque simulé initialement (2010) pour la même année 2021.*

➤ *Mémoire de l'AQCIE, C-AQCIE-0011, p. 8 et 23*

25. *Concernant les ouvrages civils, l'AQCIE 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.*

➤ *Mémoire de l'AQCIE, C-AQCIE-0011, pp. 19-20*

**RECOMMANDATION #1**

***L'AQCIE recommande à la Régie de ne pas autoriser le budget demandé de 370 M\$ pour le maintien des actifs Appareillages.***

**RECOMMANDATION #2**

***Étant donné qu'il n'y a aucun motif justifiant l'augmentation demandée, l'AQCIE recommande de maintenir à ce chapitre le budget au niveau de celui de l'année 2020, c'est-à-dire 304 M\$.***

En réplique, le Transporteur réitère les propos tenus dans son argumentation (pages 16 et 17) selon lesquels il est inapproprié de comparer le taux de risque réel d'une année au taux de risque simulé en 2010 pour la même année. En outre, il ajoute que l'intervenante ne peut établir un lien direct entre le taux de risque d'une année et les investissements en pérennité de cette même année.

Le Transporteur prie la Régie de rejeter les propos de l'intervenante.

Dans son argumentation l'intervenante AQCIE (page 9)

28. *Considérant qu'il n'y a aucun système ayant un taux de risque élevé, que le taux de risque fort ne représente que 4,4% du taux de risque total et que le taux de risque moyen constitue la plus grande proportion du risque total (95,6%), l'évolution du taux de risque montrée au tableau AQCIE – 10 ne permet pas de justifier une augmentation de 25,3% du budget 2021 des investissements inférieurs à 65 M\$, par rapport à 2020, pour les systèmes d'automatismes, alors qu'il n'y a aucun changement dans la description du Transporteur des interventions planifiées en 2021 à ce chapitre et que le nombre d'équipements à risque n'a pas beaucoup varié depuis 2017 (hausse d'à peine 1,7% de 2017 à 2020).*

- *Mémoire de l'AQCIE, C-AQCIE-0011, pp. 25 et 26*
- *B-0006, pp. 16 et 17*

29. *Le Transporteur explique cette augmentation de 25,3% du budget à ce chapitre par une augmentation pour les systèmes de protection et automatismes locaux et de réseau non simulés ; par une hausse des coûts d'intervention ; et par une proportion plus importante des investissements inférieurs à 65M\$ par rapport aux investissements totaux à ce chapitre.*

- *B-0016, p. 13*

30. *Ces justifications ne convainquent pas puisque la proportion des investissements inférieurs à 65M\$ demandés par rapport aux investissements totaux demandés au chapitre des systèmes d'automatismes est sensiblement la même en 2021 (41,8%) qu'en 2020 (41,5%), que rien n'explique la prétendue «hausse des coûts d'intervention» et qu'une hausse des investissements pour des systèmes d'automatismes «non simulés» signifie que ces investissements n'ont pas été soumis au processus de gestion de risque de la Stratégie qui doit pourtant servir d'outil privilégié dans la détermination du niveau d'investissement approprié afin d'assurer la pérennité des actifs. De plus, tel que mentionné, la description des interventions planifiées pour 2021 est exactement la même que pour 2020.*

- *Mémoire de l'AQCIE, C-AQCIE-0011, pp. 24 et 27*

**RECOMMANDATION #3**

***L'AQCIE recommande à la Régie de ne pas autoriser le budget demandé de 104 M\$ pour le maintien des actifs Automatismes.***

**RECOMMANDATION #4**

***Étant donné qu'il n'y a aucun motif justifiant l'augmentation demandée, l'AQCIE recommande de maintenir à ce chapitre le budget au niveau de celui de l'année 2020, c'est-à-dire 83 M\$.***

Le Transporteur fournit la même réplique qu'il a formulée ci-dessus pour les recommandations 1 et 2.

Dans son argumentation l'intervenante AQCIE (page 11 et 12)

36. *Ces justifications ne convainquent pas puisque rien n'indique pourquoi soudainement en 2021, il deviendrait urgent de dépenser 27 millions de plus que le 108 M\$ budgété en 2020, afin de remplacer des lignes aériennes de bois et d'acier vieillissantes. Il aurait fallu que le Transporteur apporte à la Régie les justifications suivantes au moyen de données chiffrées :*

- *Que représente (en km) ces lignes vieillissantes par rapport au parc total des lignes aériennes depuis les dernières années (détail par année);*
- *Combien de lignes aériennes vieillissantes (en km) prévoit-il remplacer en 2021 ?*
- *Quelle est la nécessité d'augmenter dès 2021 aussi drastiquement le montant investi pour le remplacement des lignes aériennes vieillissantes plutôt que de maintenir le même rythme de remplacement que les années passées ?*

**RECOMMANDATION #5**

***L'AQCIE recommande donc à la Régie de ne pas autoriser le budget demandé de 135 M\$ pour le maintien des actifs Ligne aériennes.***

**RECOMMANDATION #6**

***Étant donné qu'il n'y a aucun motif justifiant une accélération du remplacement des lignes aériennes vieillissantes ni analyse du coût que cela représenterait, l'AQCIE recommande de maintenir à ce chapitre le budget au niveau de celui de l'année 2020, c'est-à-dire 108 M\$.***

Le Transporteur fournit les mêmes commentaires qu'il a formulée ci-dessus en réplique aux recommandations 1 et 2.

Dans son argumentation l'intervenante AQCIE (pages 13 et 14)

**RECOMMANDATION #8**

***L'AQCIE recommande donc que la Régie exige qu'à la prochaine demande d'autorisation des investissements inférieurs à 65M\$, le Transporteur soumette une preuve qui présente le budget relatif aux interventions simulées et le budget relatif aux interventions non simulées, incluant une justification particulière pour chacun de ces budgets. Dans le cadre du présent dossier, vu l'absence de preuve quant aux interventions non simulées, elles ne doivent pas être prises en compte.***

Le Transporteur rappelle que la Stratégie consiste à contrôler le taux de risque des équipements et qu'elle s'applique à l'ensemble des équipements (simulés et non simulés). Le Transporteur ne peut pas distinguer les investissements associés aux actifs simulés et non simulés dans le cadre des projets.

Le Transporteur prie la Régie de rejeter les propos de l'intervenante.

Dans son argumentation l'intervenante AQCIE (page 14)

43. *L'affirmation du Transporteur à la page 16 de son argumentation à l'effet qu'il « ajuste chaque année le budget des investissements demandé pour l'année suivante selon le réel de l'année précédente » est troublante (nous soulignons);*
44. *En effet, une telle affirmation contredit l'approche de sa propre Stratégie voulant que le niveau d'investissement requis soit déterminé suite à une évaluation à chaque année de la probabilité de la défaillance des équipements et de l'impact de ses défaillances éventuelles sur le réseau.*
  - *B-0006, p. 5*
45. *Une telle affirmation confirme ce que l'AQCIE craint, soit que le Transporteur ne base pas ses demandes d'investissement dans le présent dossier sur une application de la Stratégie mais plutôt sur le niveau de dépenses de l'année précédente qu'il désire voir encore augmenté.*

L'affirmation du Transporteur à la page 16 de son argumentation à l'effet qu'il « ajuste chaque année le budget des investissements demandé pour l'année suivante selon le réel de l'année précédente » fait référence au **taux de risque réel**, tel qu'il l'a écrit à la page 10 de l'argumentation. En effet, 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.

Le Transporteur confirme que l'établissement de ses budgets des investissements annuels est basé sur la Stratégie qui vise à contrôler le taux de risque à long terme.

Le Transporteur prie la Régie de rejeter les propos de l'intervenante.

Dans son argumentation l'intervenante AQCIE (page 15)

**RECOMMANDATION #9**

*En l'absence de détails suffisants fournis par le Transporteur justifiant une augmentation en 2021 de 10 M\$ pour des investissements inférieurs à 65\$M au chapitre du respect des Normes et encadrements internes, l'AQCIE recommande à la Régie de ne pas autoriser le budget demandé de 32 M\$ à ce chapitre.*

**RECOMMANDATION #10**

*De plus, avant d'autoriser le maintien du même niveau d'investissement qu'en 2020 (22 M\$) au chapitre du respect des Normes et encadrements internes, la Régie doit s'interroger sur l'opportunité de maintenir le même niveau d'investissements en fonction de la fin en 2020 du programme de 3 ans visant l'installation de mises à terre antivol.*

Le Transporteur réitère les mêmes propos tenus dans son argumentation (page 18) déposée au dossier. Le Transporteur a déposé sa demande de budget des investissements pour le respect des exigences conformément au cadre réglementaire.

Dans son argumentation l'intervenant AQCIE (page 16 et 17)

*54. Lorsqu'on compare ces variations du nombre d'équipements d'appareillage électrique avec les écarts observés depuis 2016 entre le taux de risque simulé et le taux de risque réel, on constate que ces écarts de taux ne se rapprochent aucunement des pourcentages de variation du nombre desdits équipements, à l'exception de la seule année 2017 si on utilise la variation du nombre d'équipement sur deux ans.[...]*

*55. Globalement, l'écart du nombre d'équipements sur la période 2011 à 2020 est de 11,9%, ce qui ne saurait non plus expliquer l'écart de 33,7% entre le taux de risque réel de 2020 et le taux de risque de 2020 simulé en 2010 au dossier R-3739-2010.*

➤ *Mémoire de l'AQCIE, C-AQCIE-0011, pp. 15, 16 et 39*

#### **RECOMMANDATION #11**

*Dans ce contexte, l'AQCIE recommande à la Régie de déclarer que les informations fournies par le Transporteur ne permettent pas d'expliquer l'écart grandissant entre les taux de risque réel et simulé, ce qui impose une réévaluation de la manière dont les taux de risque sont déterminés dans le cadre de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs.*

Le Transporteur réitère les mêmes propos tenus dans son argumentation (page 18 et 19) déposée au dossier et les mêmes commentaires qu'il a fourni précédemment en réplique à l'argumentation de l'AHQ-ARQ.

#### **c. SÉ-AQLPA**

À son argumentation l'intervenant SÉ-AQLPA offre sa recommandation 1.2. 1.

Le Transporteur réitère les propos tenus dans son argumentation (page 19) déposée au dossier.

À son argumentation l'intervenant SÉ-AQLPA offre sa recommandation 1.2.2.

Le Transporteur réitère les propos tenus dans son argumentation (page 20) déposée au dossier.

À son argumentation l'intervenant SÉ-AQLPA offre ses recommandations 1.3.1. et 1.3.2.

Le Transporteur réitère les propos tenus dans son argumentation (pages 20 et 21) déposée au dossier.

À son argumentation l'intervenant SÉ-AQLPA offre sa recommandation 1.3.3, 1.3.4. et 1.3.5.

Le Transporteur réitère les propos tenus dans son argumentation (page 21) déposée au dossier.

À son argumentation l'intervenant SÉ-AQLPA offre sa recommandation 1.3.6.

Le Transporteur, sans adhérer aux représentations globales, prend acte de la recommandation.

Dans son argumentation l'intervenant SÉ-AQLPA offre sa recommandation 1.4.1.

Le Transporteur réitère les mêmes propos tenus dans son argumentation (page 18 et 19) déposée au dossier.

### **3 CONCLUSION**

La *Demande d'autorisation du budget des investissements 2021 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars* 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.

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

Le Transporteur prie donc la Régie d'accueillir sa demande selon ses conclusions et de rejeter les arguments de l'intervenante.

Le tout respectueusement soumis.

Le 8 juin 2021