
R - 4140 - 2020

DEMANDE D'AUTORISATION DU BUDGET DES
INVESTISSEMENTS 2021 POUR LES PROJETS DU
TRANSPORTEUR DONT LE COÛT INDIVIDUEL
EST INFÉRIEUR À 65 MILLIONS DE DOLLARS

MÉMOIRE DE L'AHQ-ARQ

Préparé par : Marcel Paul Raymond

3 mai 2021

Table des matières

1. Introduction.....	4
2. Sommaire des investissements demandés pour 2021	6
3. Maintien des actifs.....	7
4. Croissance des besoins de la clientèle	21
5. Approche de surutilisation	34
6. Conclusion et recommandations	53

1. Introduction

Le 18 décembre 2020, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») dépose auprès de la Régie de l'énergie (la « Régie ») une demande en vertu des articles 31(5°) et 73 de la Loi sur la Régie de l'énergie (RLRQ c. R-6.01) et des articles 1, 2 et 3 du Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie (RLRQ c. R-6.01, r. 2) afin de demander l'autorisation du budget des investissements 2021 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars, pour un montant total s'établissant à 1 028 M\$.

Les projets du Transporteur sont répartis selon deux grandes familles, soit les investissements ne générant pas de revenus additionnels qui correspondent aux catégories Maintien des actifs, Maintien et amélioration de la qualité du service et Respect des exigences; et les investissements générant des revenus additionnels qui correspondent à la catégorie Croissance des besoins de la clientèle.

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

- Le sommaire du budget d'investissements demandé pour 2021;
- Le budget demandé en Maintien des actifs en fonction de l'évolution du taux de risque;
- Le budget demandé en Croissance des besoins de la clientèle;
- L'approche de surutilisation et la valeur proposée par le Transporteur pour 2021.

Les recommandations de ce mémoire sont basées sur l'information disponible à ce jour. Si de l'information additionnelle devenait disponible, l'AHQ-ARQ se réserve le droit de modifier ses recommandations ou d'en faire de nouvelles.

2. Sommaire des investissements demandés pour 2021

Le tableau qui suit montre les montants d'investissements totaux demandés par le Transporteur pour l'année 2021¹ :

Tableau 4
Sommaire des investissements 2021
(M\$)

Catégorie d'investissement	TOTAL 2021	Projets - Autorisation spécifique Régie	Budget à être autorisé selon la présente demande
Ne générant pas de revenus additionnels	1 635	719	916
Maintien des actifs	1 153	364	789
Maintien et amélioration de la qualité du service	429	355	74
Respect des exigences	53	0	53
Générant des revenus additionnels	564	452	112
Croissance des besoins de la clientèle	564	452	112
Total	2 199	1 171	1 028

Les investissements totaux de 2 199 M\$ pour 2021 constituent une augmentation de 24 % par rapport au montant de 1 775 M\$ demandé pour 2020², lequel constituait une augmentation de 12,5 % par rapport au montant de 1 578 M\$ demandé pour 2019³.

Quant à la demande d'investissements pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$, la valeur demandée de 1 028 M\$ pour 2021 est de 12 % supérieure à la valeur autorisée de 920 M\$ pour 2020⁴.

¹ B-0010, page 11, tableau 4.

² R-4097-2019, B-0020, page 8, tableau 2.

³ R-4059-2018, B-0020, page 8, tableau 2.

⁴ B-0010, page 9, tableau 3.

3. Maintien des actifs

Dans le présent dossier, le Transporteur demande un montant de 789 M\$ pour la catégorie Maintien des actifs, soit une hausse de 18 % par rapport aux 670 M\$ autorisés pour 2020⁵. Le tableau suivant présente le détail de cette demande⁶ :

Tableau 7
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 soutiens	83
Total	789

Le tableau 4 reproduit à la section précédente montre une valeur totale des investissements totaux demandés en Maintien des actifs, sans égard au seuil, de 1 153 M\$ pour 2021, soit une hausse de 15 % par rapport au montant de 1 002 M\$ demandé pour 2020⁷.

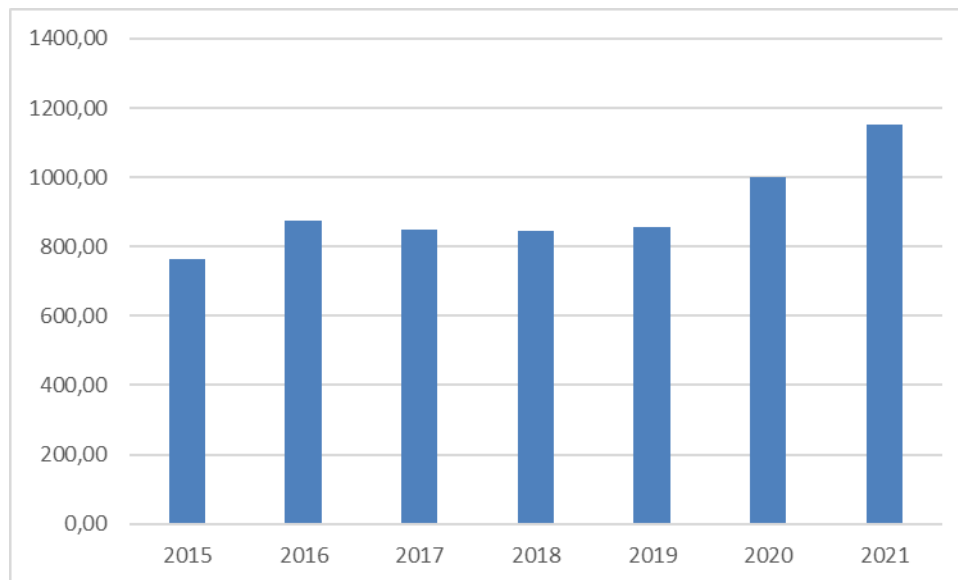
Le graphique suivant, préparé par l'AHQ-ARQ à partir de la pièce intitulée « Planification du réseau de transport » des causes tarifaires passées, situe cette demande de 1 153 M\$ par rapport aux demandes passées.

⁵ B-0010, page 9, tableau 3.

⁶ B-0010, page 14, tableau 7.

⁷ R-4097-2019, B-0020, page 8, tableau 2.

Figure AHQ-ARQ-1
Évolution des demandes d'investissements totaux en Maintien des actifs
2015-2021 (M\$)



A priori, l'AHQ-ARQ considère qu'une telle hausse de 15 % en 2021 (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 années⁸.

L'AHQ-ARQ a pris bonne note de la décision procédurale de la Régie⁹ et, afin d'évaluer la nécessité et la suffisance des investissements demandés par le Transporteur dans le présent dossier, elle examinera la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur (la « Stratégie ») qui constitue l'outil approprié pour prévoir le niveau d'investissement requis.

⁸ R-9000-2019, B-0010, page 5; R-9000-2019, B-0022, page 11; et R-9000-2018, B-0045, pages 3 à 5.

⁹ A-0004, page 7, paragraphe 19.

La Stratégie vise à établir un niveau d'investissement optimal du parc d'équipements en prenant en considération le risque de défaillance des équipements sur une longue période, tel que décrit ainsi par la Régie¹⁰ :

« [21] En vertu du MGA, les investissements s'appuient notamment sur la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs (la Stratégie), qui vise à maintenir la qualité du service de transport tout en limitant les investissements à un niveau acceptable. Elle repose sur la gestion des risques, en fonction de la probabilité de défaillance des équipements et de l'impact des défaillances éventuelles sur le réseau.

[...]

[25] Dans sa décision D-2012-0125 [note de bas de page omise], la Régie précisait que, compte tenu que le budget des investissements de la catégorie « Maintenance des actifs » découle essentiellement de l'application de la Stratégie, elle doit suivre son application et ses résultats à chaque demande d'autorisation du budget des investissements annuel pour les projets dont le coût individuel est inférieur au seuil de 25 M\$ (les Projets inférieurs à 25 M\$). » (Nous soulignons)

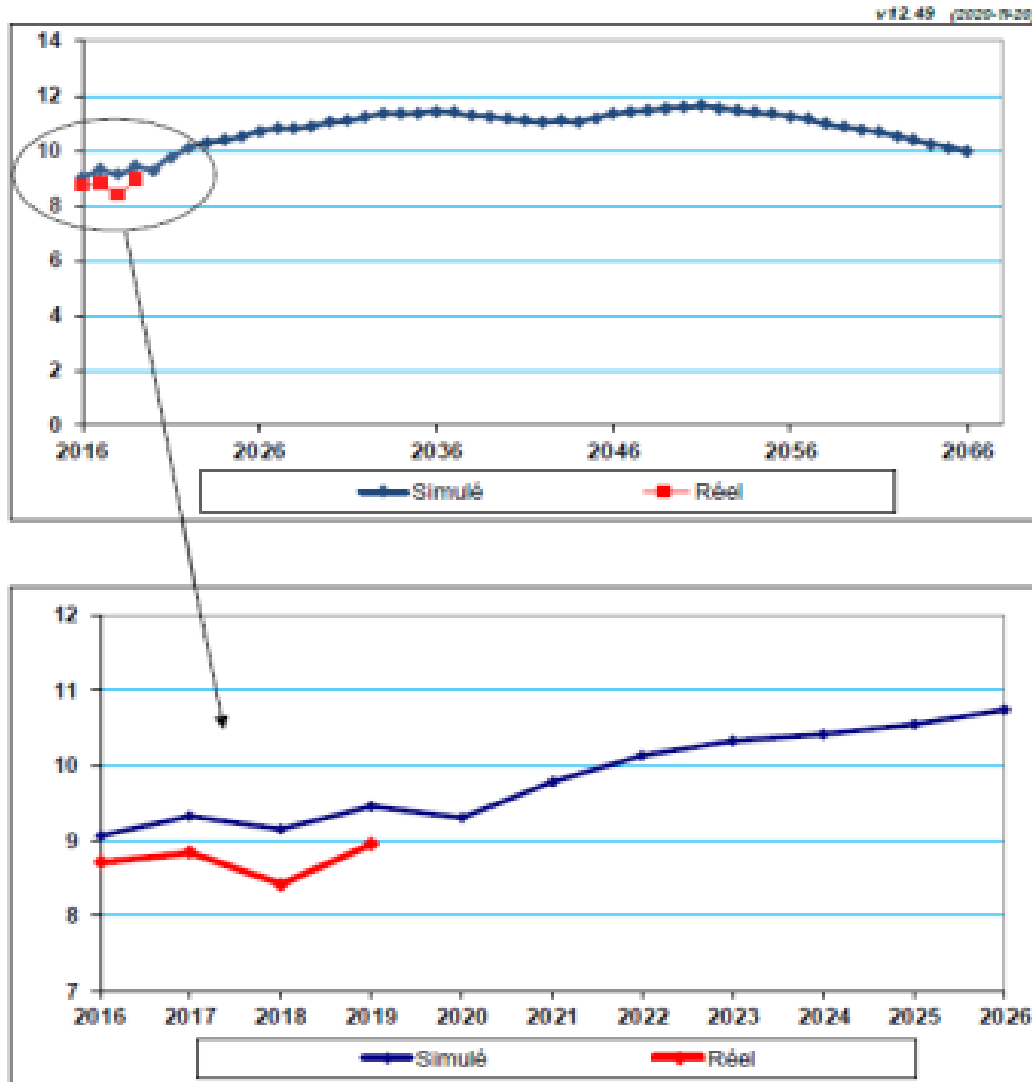
La figure 4¹¹ et le tableau¹² qui suivent présentent ainsi l'évolution des taux de risque découlant de la Stratégie pour les équipements d'appareillage électrique. On peut y voir les valeurs prévues jusqu'en 2066 et les valeurs réelles des quatre dernières années entre 2016 et 2019 :

¹⁰ D-2019-030, dossier R-4059-2018 Phase 1, pages 7 et 8, paragraphes 21 et 25.

¹¹ B-0006, page 32, figure 4.

¹² B-0006, page 38, annexe 3.

Figure 4
Évolution des taux de risque
Équipements d'appareillage électrique



**Annexe 3 :
Taux de risque simulé et réel**

Année	Taux de risque	
	Simulé	Réel
2016	9,1	8,7
2017	9,3	8,8
2018	9,1	8,4
2019	9,4	8,9
2020	9,3	
2021	9,8	
2022	10,1	
2023	10,3	
2024	10,4	
2025	10,5	
2026	10,7	
2027	10,8	
2028	10,8	
2029	10,9	
2030	11,1	
2031	11,1	
2032	11,2	
2033	11,4	
2034	11,4	
2035	11,4	
2036	11,4	
2037	11,4	
2038	11,3	
2039	11,3	
2040	11,2	
2041	11,1	
2042	11,1	
2043	11,1	
2044	11,1	
2045	11,2	
2046	11,3	
2047	11,4	
2048	11,5	
2049	11,6	
2050	11,6	
2051	11,7	
2052	11,6	
2053	11,5	
2054	11,4	
2055	11,3	
2056	11,3	
2057	11,2	
2058	11,0	
2059	10,9	
2060	10,8	
2061	10,7	
2062	10,6	
2063	10,4	
2064	10,2	
2065	10,1	
2066	10,0	

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).

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 simulé¹⁴. 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'autre¹⁵.

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 ici¹⁶ :

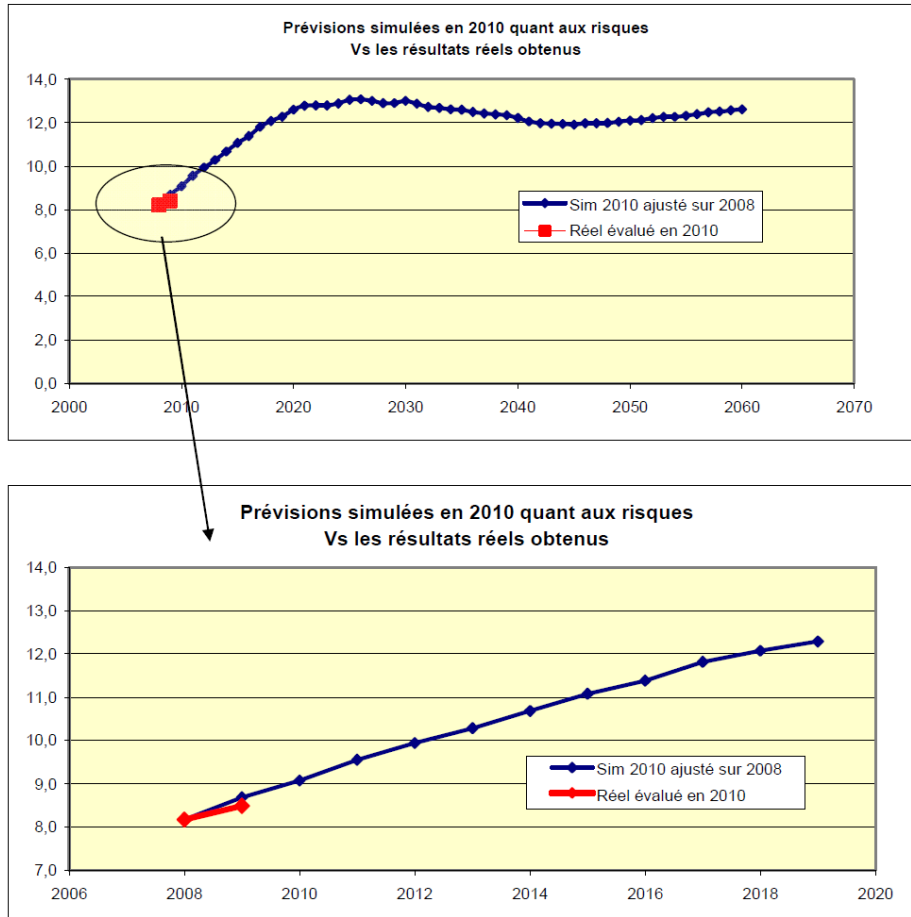
¹³ B-0014, pages 12 à 15, réponse 5.1.1.

¹⁴ B-0006, page 31.

¹⁵ R-4097-2019, B-0017, page 15, lignes 5 à 7.

¹⁶ R-3739-2010, B-0004, page 65, figure 5.

Figure 5
Évolution du taux de risque

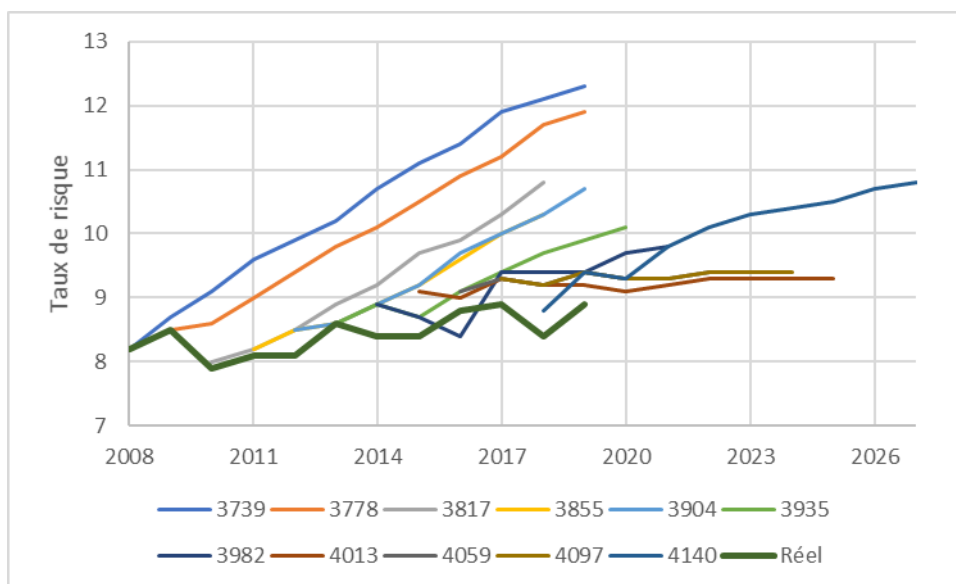


Le premier constat qu'on peut tirer de cette figure est que le taux de risque qui était alors prévu en 2010 pour l'année 2018 était de l'ordre de 12. Or, cette prévision ne s'est manifestement pas concrétisée alors que le taux de risque réel de 2018 de 8,4, selon le tableau 3 plus haut, est demeuré exactement 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.

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 :

Figure AHQ-ARQ-2
Évolution des taux de risque – Appareillage électrique
Comparaison des Prévisions par dossier et du Réel¹⁷



Cette figure montre que toutes les prévisions ont significativement surestimé la valeur réelle, cette dernière étant illustrée par le trait noir plus gras. Par exemple, le courbe supérieure (en bleu) date du dossier R-3739-2010 avec la prévision

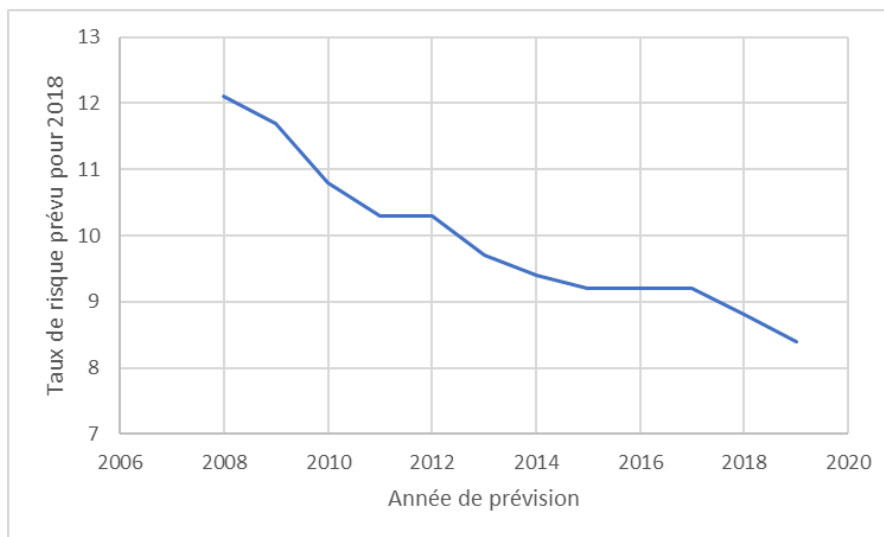
¹⁷ Sources : Pièce HQT-1, document 1 des dossiers R-3739-2010, R-3778-2011, R-3817-2012, R-3855-2013, R-3904-2014, R-3935-2015, R-3982-2016, R-4013-2017, R-4059-2018, R-4097-2019 et R-4140-2020 (aux pages 32 et 38). Il est à noter que la méthode de détermination des taux de risque simulé et réel a été modifiée en 2012 : R-3817-2012, B-0010, pages 11 et 12, réponses 7.1 et 7.2.

atteignant un taux de risque de 12 en 2018, une surestimation de 43 % par rapport à la valeur réelle de 8,4 observée aujourd'hui.

De plus, 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.

Figure AHQ-ARQ-3
Évolution de la prévision du taux de risque de l'année 2018



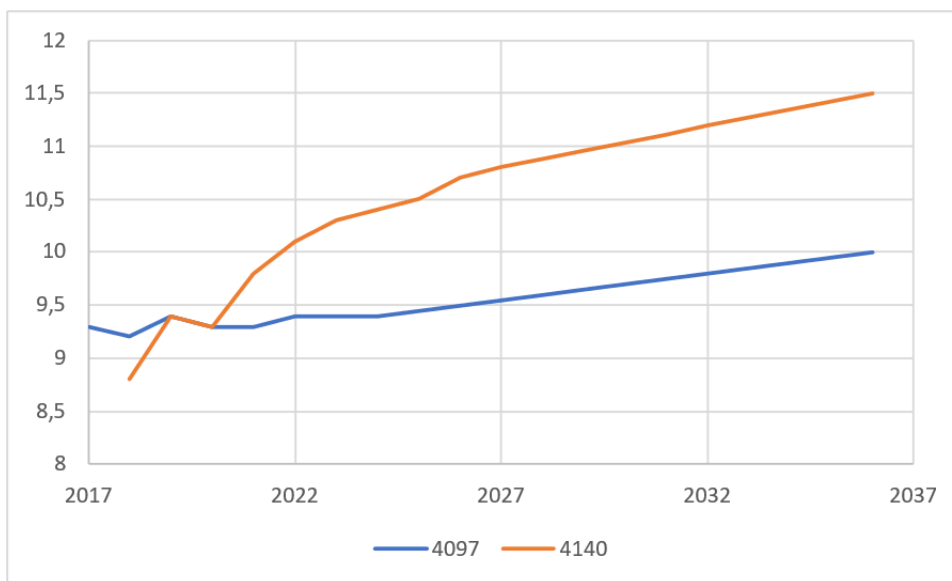
L'AHQ-ARQ est d'avis que les explications du Transporteur sur la non-comparabilité des taux de risque simulé et réel d'une même année mentionnés plus haut sont loin de justifier la surestimation du risque de 43 % tel qu'observée à la figure précédente.

¹⁸ R-4097-2019, B-0031, page 9 (PDF 11).

Donc, au cours de toutes ces années depuis le dossier R-3739-2010, la Régie a approuvé des investissements sur la foi de l'analyse de risque qui prévoyait alors un taux de risque de 12,1 pour 2018, qui prévoyait ensuite un taux de risque de 11,7 pour 2018 dans le dossier R-3778-2011 et ainsi de suite alors que le taux de risque réel n'a finalement été que de 8,4. Un tel constat dénote un modèle hautement pessimiste en ce qui a trait à l'évaluation du risque, ce qui, conséquemment, mène à des montants d'investissements requis trop élevés, comme l'a d'ailleurs constaté la Régie dans sa décision D-2020-020¹⁹.

Un deuxième signe de la problématique de la prévision des taux de risque peut être décelé dans la différence significative entre la prévision des taux de risque de l'an dernier²⁰ et celle de cette année²¹ tel que montré dans la figure suivante préparée par l'AHQ-ARQ :

Figure AHQ-ARQ-4
Évolution des taux de risque – Appareillage électrique
Comparaison des Prévisions faites en 2019 (4097) et en 2020 (4140)



¹⁹ D-2020-020, dossier R-4097-2019, pages 41 à 43, paragraphes 149 à 155.

²⁰ R-4097-2019, B-0020, page 33, figure 3.

²¹ B-0006, page 32 (PDF 34), figure 4.

On peut notamment constater que l'évolution du taux de risque de l'an dernier (courbe bleue) prévoyait un dépassement de la valeur de 10,0 autour de 2036 alors que la courbe de cette année prévoit plutôt ce dépassement aussi tôt que 2022, ce qui constitue une détérioration significative qui mériterait une explication probante. Questionné sur ce phénomène, le Transporteur se contente de la réponse plutôt théorique qui peut laisser perplexe sur l'écart observé dans la figure²² :

« La majoration des coûts unitaires par intervention et le maintien d'un niveau d'investissement annuel comparable, d'une prévision à l'autre, entraînent une baisse du nombre d'interventions réalisées par année, d'où une augmentation plus rapide du taux de risque pour les années subséquentes. Le Transporteur souligne toutefois que la référence (ii) montre que le taux de risque demeure sous contrôle sur l'ensemble de la période. »

L'AHQ-ARQ est d'avis que cet extrait est loin d'expliquer l'écart significatif observé entre les deux courbes de la figure précédente, lequel dénotant plutôt, de l'avis de l'AHQ-ARQ, une problématique majeure dans le calibrage des modèles utilisés par le Transporteur.

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

²² B-0036, pages 15 et 16, réponse 9.1.

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.

Même avec cette réduction de 35 M\$, les investissements en Maintien des actifs pour les projets de 65 M\$ et moins seraient de 754 M\$, soit 13 % de plus que le montant de 670 M\$ autorisé pour 2020.

Comparabilité des taux de risque simulés et réels

Pour expliquer l'écart récurrent entre le taux de risque simulé d'une année et le taux réel de cette même année, le Transporteur indique que les deux notions ne sont pas comparables pour les raisons qui suivent²⁴ :

« Le taux de risque simulé considère le portrait du parc d'actif au moment de la simulation. Quant au taux de risque réel, il est influencé par l'ensemble des investissements réels qui concernent un remplacement, un démantèlement ou un ajout d'équipements, que ce soit en Maintien des actifs ou dans toutes autres catégories d'investissement ayant pour effet de faire évoluer le parc d'actif. Ainsi, le taux de risque réel inclut généralement davantage d'interventions et il est normal qu'il soit inférieur au risque simulé.

Le Transporteur réitère 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.

Par ailleurs, la gestion du risque de vieillissement des équipements entraîne des événements parfois imprévisibles (bris). Le

²³ Dans le tableau 7 plus haut, le montant de 83 M\$ pour les Autres actifs ne découle pas de la Stratégie tel qu'indiqué par la Régie dans sa décision D-2019-030, à la page 13, au paragraphe 42.

²⁴ R-4097-2019, B-0017, pages 14 et 15, réponse 8.1.

Transporteur doit réaliser des interventions rapidement dans ces cas pour notamment assurer la santé et la sécurité des travailleurs et du public, ce qui peut entraîner une baisse du risque réel par rapport au risque simulé. » (Nous soulignons)

Cette explication peut toutefois laisser perplexe alors que le Transporteur indique par ailleurs que la valeur simulée d'une année tient quand même compte d'une partie des interventions simulées au cours de cette même année²⁵ et que la méthode de détermination de la valeur simulée a justement été améliorée en 2012 afin de la rendre plus comparable à la valeur réelle²⁶. Le Transporteur indiquait alors qu'il pourra dorénavant mieux suivre les taux de risque simulé et réel des années subséquentes.

L'AHQ-ARQ comprend qu'une partie de l'écart entre les valeurs simulée et réelle peut s'expliquer par des aléas qui surviennent entre le moment de la simulation et la réalité. Par contre, l'AHQ-ARQ est aussi d'avis qu'une autre partie de l'écart peut être causée par un mauvais calibrage des modèles utilisés pour la simulation et qu'il serait important de pouvoir faire la distinction entre les causes de différente nature, sinon la valeur réelle ne peut pas être utilisée à sa juste valeur si on répète toujours qu'elle n'est pas comparable à la valeur simulée, outre une certaine « tendance »²⁷.

L'AHQ-ARQ a tenté en vain d'obtenir des informations sur la variation du nombre d'équipements qui aurait pu permettre d'expliquer une partie de l'écart entre la valeur simulée et la valeur réelle pour les années 2017 à 2020²⁸.

Par la suite, le Transporteur a fourni des éléments d'information pour expliquer la « *grande majorité* » de l'écart pour 2019²⁹ :

²⁵ B-0014, page 14, lignes 8 à 17; et B-0036, page 19, réponse 10.5.

²⁶ R-3817-2012, B-0010, pages 11 et 12, réponses 7.1 et 7.2.

²⁷ Voir notamment B-0035, page 28, réponse 6.1.

²⁸ B-0035, page 25, réponse 5.8.

« Le Transporteur rappelle que le taux de risque est calculé en divisant la somme des risques supérieurs ou égaux à 20 par le nombre total d'équipements.

Si le taux de risque réel de 8,9 avait été calculé sur la base du nombre d'équipements simulés (92 688) plutôt que le nombre d'équipements réels (97 731), le résultat aurait été de 9,4 (8,9 x 97 731 / 92 688), ce qui correspond au taux de risque simulé de 9,4. »

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.

²⁹ B-0036, pages 18 et 19, réponses 10.4.

4. Croissance des besoins de la clientèle

Dans le cadre de la présente demande, le Transporteur prévoit des investissements de 112 M\$ en 2021 en Croissance des besoins de la clientèle, pour l'Alimentation de la charge locale³⁰.

Le Transporteur résume ainsi les travaux à effectuer en 2021 pour l'alimentation de la charge locale³¹ :

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

Des investissements sont aussi requis pour ajouter des départs de lignes à 25 kV pour les besoins du Distributeur aux postes de Bourget et de Saint-Bruno. Le Transporteur prévoit aussi la construction d'une nouvelle ligne biterne à 120 kV reliant le poste du Boulevard-Labelle au poste Judith-Jasmin et l'ajout de deux unités de transformation mobiles. Le Transporteur ne prévoit aucun dépassement de capacité dans les postes sources. » (Nous soulignons)

Le tableau suivant présente les prévisions de dépassement de capacité dans les postes satellites pour lesquels des interventions de moins de 65 M\$ sont prévues de 2021 à 2024³² :

³⁰ B-0010, page 27, tableau 21.

³¹ B-0010, page 27, lignes 13 à 19.

³² B-0010, page 43, tableau A2-1.

Tableau A2-1
Prévisions de dépassement de capacité dans les postes satellites pour lesquels des interventions de moins de 65 M\$ sont prévues de 2021 à 2024

Poste et tensions (kV)	2021	2022	2023	2024	Actions	Éléments déclencheurs	Valeur CLT (MVA) avant investissement	Valeur CLT (MVA) après investissement	Données prévisionnelles Charge (MVA)			
									2020-21	2021-22	2022-23	2023-24
Baie-D'Urfé 120-25 kV	X				Ajout du 4 ^{ème} transformateur à 120-25kV (47 MVA)	Dépassement de la CLT	127	193	156	161	167	168
de Mont-Royal 120-25 kV		X			Ajout du 4 ^{ème} transformateur à 120-25kV (47 MVA)	Dépassement de la CLT estivale	98 ⁽¹⁾	147 ⁽¹⁾	89 ⁽²⁾	99 ⁽²⁾	99 ⁽²⁾	99 ⁽²⁾
Saint-Agapit 120-25 kV		X			Construction d'un nouveau poste 120/69-25 kV avec réaménagement d'artères	Dépassement de CLT	33	65	32	33	33	34
L'Islet 69-25 kV				X	Conversion du poste à 120 kV et remplacement des transformateurs (47 MVA)	Dépassement de la CLT	29	65	31	31	31	32
le Perrot 120-25 kV				X	Ajout du 4 ^{ème} transformateur à 120-25 kV (47 MVA)	Dépassement de la CLT	129	194	129	130	131	132
Ste-Rosalie 120-25 kV				X	Ajouts des 3 ^{ème} et 4 ^{ème} transformateurs à 120-25kV (47 MVA)	Dépassement de la CLT	65	194	74	75	75	75
Coumoyer 120-25 kV				X	Ajout du 3 ^{ème} transformateur à 120-25kV (47 MVA)	Dépassement de CLT	65	130	69	69	73	73

(1) CLT estivale des transformateurs (MVA).

(2) Charge pointe prévue été (MVA).

Investissements 2021

Le tableau précédent montre notamment le dépassement de la capacité limite de transformation (« CLT ») pour le poste Baie-D'Urfé requérant des interventions en 2021.

Pour ce poste, le tableau A2-1 montre des données prévisionnelles de charge variant entre 156 MVA pour l'hiver 2020-2021 et 168 MVA pour l'hiver 2023-2024, en dépassement significatif de la CLT de 127 MVA avant investissement.

L'AHQ-ARQ a d'abord constaté un écart considérable entre cette prévision de 156 MVA et la prévision fournie par le Transporteur pour ce poste qui était de 119 MVA pour l'hiver 2017-2018³³.

En réponse à une demande de renseignements de l'AHQ-ARQ sur les charges réelles observées lors de chacun des trois derniers hivers, le Transporteur a fourni le tableau suivant³⁴ :

³³ R-4058-2018, B-0032, page 16, tableau 3.

³⁴ B-0035, page 14, tableau R4.1.

Tableau R4.1
Charges de pointe réelles d'hiver (MVA)

Poste	Charges de pointe réelles d'hiver		
	2017-18	2018-19	2019-20
Baie-D'Urfé 120-25 kV	111	113	119
De Mont-Royal 120-25 kV	74	71	71
Saint-Agapit 120-25 kV	30	30	31
L'Islet 69-25 kV	30	31	31
Ile Perrot 120-25 kV	125	127	127
Ste-Rosalie 120-25 kV	63	65	72
Cournoyer 120-25 kV	53	54	54

On peut constater que rien dans cet historique ne laisse présager une charge de 156 MVA au poste Baie-D'Urfé pour l'hiver 2020-2021, tel que prévu dans le tableau A2-1 plus haut.

Le Transporteur précise que les charges de pointe réelles apparaissant au tableau R4.1 ne sont pas des valeurs normalisées pour des conditions climatiques régionales, notamment pour la température³⁵, en omettant toutefois de fournir lesdites valeurs normalisées. Toutefois, on peut retrouver par ailleurs que la normalisation pour l'ensemble de la charge québécoise a eu un effet à la hausse de 0,6 % en janvier 2018³⁶ et de 1,2 % en janvier 2019³⁷. En se basant sur ces valeurs, l'AHQ-ARQ pourra faire l'hypothèse que la normalisation n'apporterait pas d'impact significatif sur l'historique fourni au tableau R4.1.

Pour l'hiver 2020-2021, l'AHQ-ARQ s'est interrogée sur la capacité du Transporteur à alimenter la charge au poste Baie-D'Urfé alors que la prévision de 156 MVA dépassait largement la CLT de 127 MVA. Le Transporteur a obtenu la réponse suivante d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur »)³⁸ :

³⁵ B-0035, pages 13 et 14, réponse 4.1.

³⁶ R-9000-2018, B-0019, page 6, tableau 2.

³⁷ R-9000-2019, B-0007, page 6, tableau 2.

³⁸ B-0035, page 20, réponse 4.12.

« La charge réelle à la pointe de l'hiver 2020-2021 a été inférieure à la charge prévue et à la CLT. Cette charge inférieure est attribuable à la consommation plus faible des clients industriels combinée à une annulation de demande de raccordement et au report d'un an de la mise en service de projet de clients industriels. »

À la suite d'une demande de précision additionnelle de l'AHQ-ARQ, il a été possible d'apprendre que, selon les données préliminaires disponibles, la pointe réelle de l'hiver 2020-2021 est d'environ 109 MVA³⁹, soit 30 % de moins que la prévision de 156 MVA. Il n'a toutefois pas été possible d'obtenir plus d'informations 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 ci-dessus⁴⁰.

Par contre, il a été possible d'obtenir les charges ponctuelles intégrées à même la prévision du Distributeur pour les postes et la période du tableau A2-1 ci-dessus, informations que le Transporteur n'avait pas initialement fournies malgré la demande de la Régie à cet effet dans sa décision D-2020-020⁴¹. Le tableau suivant présente ces charges ponctuelles⁴² :

Tableau R4.11
Charges ponctuelles (en MW)

Poste	Charges ponctuelles (MW)			
	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24
Baie-D'Urfé 120-25 kV	26	5	5	0
De Mont-Royal 120-25 kV	0	0	0	0
Saint-Agapit 120-25 kV	1	0	0	0
L'Islet 69-25 kV	0	0	0	0
Ile Perrot 120-25 kV	1	0	0	0
Ste-Rosalie 120-25 kV	0	0	0	0
Coumoyer 120-25 kV	7	0	2	0

³⁹ B-0036, page 11, réponse 7.1.

⁴⁰ B-0036, pages 11 et 12, réponses 7.2 à 7.4.

⁴¹ D-2020-020, dossier R-4097-2019, page 39, paragraphe 137.

⁴² B-0035, page 20, tableau R4.11.

On doit comprendre que l'ajout de charge ponctuelle de 26 MW apparaissant à ce tableau ne s'est pas concrétisé lors de l'hiver 2020-2021 puisque la charge a plutôt baissé de 119 MVA pour l'hiver 2019-2020 à 109 MVA pour l'hiver 2020-2021, comme on l'a vu plus haut.

Puisque le tableau A2-1 ci-dessus avait été préparé à partir des prévisions du Distributeur disponibles à l'automne 2019⁴³, celles-ci dataient déjà de plus d'un an au moment où le Transporteur a déposé le présent dossier, soit le 18 décembre 2020, et de surcroît ne tenait aucunement compte de modifications significatives apportées à la prévision par le Distributeur notamment dans le contexte de la crise sanitaire liée à la COVID-19⁴⁴.

À la suite d'une décision de la Régie lui ordonnant de le faire⁴⁵, le Transporteur a fourni une mise à jour du tableau A2-1 de sa preuve pour tenir compte des prévisions les plus récentes du Distributeur⁴⁶ :

Poste et tensions (kV)	2021	2022	2023	2024	Actions	Éléments déclencheurs	Valeur CLT (MVA) avant investissement	Valeur CLT (MVA) après investissement	Données prévisionnelles Charge (MVA)			
									2020-21	2021-22	2022-23	2023-24
Baie-D'Urfé 120-25 kV	X				Ajout du 4 ^{ème} transformateur à 120-25kV (47 MVA)	Dépassement de la CLT	127	193	142	144	150	155
de Mont-Royal 120-25 kV		X			Ajout du 4 ^{ème} transformateur à 120-25kV (47 MVA)	Dépassement de la CLT esivale	98 ⁽¹⁾	147 ⁽¹⁾	78 ⁽²⁾	83 ⁽²⁾	90 ⁽²⁾	91 ⁽²⁾
Saint-Agapit 120-25 kV		X			Construction d'un nouveau poste 120/69-25 kV avec réaménagement d'artères	Dépassement de CLT	33	65	28	29	29	30
L'Islet 69-25 kV			X		Conversion du poste à 120 kV et remplacement des transformateurs (47 MVA)	Dépassement de la CLT	29	65	32	33	33	39
Île Perrot 120-25 kV				X	Ajout du 4 ^{ème} transformateur à 120-25 kV (47 MVA)	Dépassement de la CLT	129	194	128	129	131	132
Ste-Rosalie 120-25 kV			X		Ajouts des 3 ^{ème} et 4 ^{ème} transformateurs à 120-25kV (47 MVA)	Dépassement de la CLT	65	194	74	75	76	76
Cournoyer 120-25 kV				X	Ajout du 3 ^{ème} transformateur à 120-25kV (47 MVA)	Dépassement de CLT	65	130	61	68	71	81

⁽¹⁾ CLT esivale des transformateurs (MVA).

⁽²⁾ Charge pointe prévue été (MVA).

On peut encore constater l'inexactitude de cette prévision pour le poste Baie-D'Urfé pour l'hiver 2020-2021 alors que la charge réelle a été de 109 MVA comme mentionné plus haut et que la prévision était de 142 MVA.

⁴³ B-0035, page 15, réponse 4.3.

⁴⁴ R-4110-2019, B-0102, page 13, lignes 1 à 10.

⁴⁵ A-0011, page 8, paragraphe 19.

⁴⁶ B-0035, pages 15 à 18, réponse 4.4.

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 4^e 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.

Investissements 2022-2024

Le tableau précédent montre des investissements planifiés pour 2022 aux postes de Mont-Royal et de Saint-Agapit et pour 2024 aux postes L'Islet, Île Perrot, Ste-Rosalie et Cournoyer. Certains constats découlent de ce tableau et des tableaux qui précèdent :

- Au poste de Mont-Royal, la charge d'été n'a jamais dépassé 64 MVA au cours des trois dernières années⁴⁷. Le Transporteur et le Distributeur expliquent les augmentations de charge à venir, outre par la croissance naturelle de la demande, par de nouvelles charges ponctuelles (en contradiction avec le tableau R4.11 ci-dessus qui ne montre aucune charge ponctuelle) et par des transferts entre postes qui n'étaient pas mentionnés au début du dossier et dont l'information a été obtenue à la suite de la décision D-2021-053⁴⁸. Selon ces dernières informations, une

⁴⁷ B-0035, page 15, tableau R4.2.

⁴⁸ B-0035, page 17.

problématique nouvelle en période hivernale, cette fois-ci, serait envisagée à cinq autres postes d'ici 5 ans et pour lesquels la quantification des charges serait en cours dans le cadre de la mise à jour dans le cadre de la planification de ce projet. Pour ce qui est de la pointe d'été, même si la prévision de charge d'été variant entre 78 MVA et 91 MVA dans le tableau précédent n'est pas justifiée, elle demeure de toute façon inférieure à la CLT d'été de 98 MVA. **Le portrait global de ce projet devrait être exposé suffisamment en détail dans la prochaine demande du Transporteur.**

- Au poste Saint-Agapit, la prévision de charge variant entre 28 MVA et 30 MVA au cours des quatre prochaines années demeure sous la CLT de 33 MVA. À la suite de la décision D-2021-053, le Transporteur souligne, sans fournir de quantification des charges, que le projet concerne la reconstruction du poste et vise principalement à assurer sa pérennité en plus de permettre de préparer la conversion du réseau Chaudière de 69 kV à 120 kV prévue en 2024 tout en palliant le manque de capacité prévu au poste St-Agapit à 69-25 kV⁴⁹. **Le portrait global de ce projet, incluant la quantification des charges, devrait être exposé suffisamment en détail dans la prochaine demande du Transporteur.**
- Au poste Ste-Rosalie, le tableau précédent mentionne que le projet du Transporteur prévoit l'ajout d'un 3^e et d'un 4^e transformateur. En réponse à des demandes de renseignements, le Transporteur indique que l'ajout de deux transformateurs de puissance à ce poste vise à pallier le dépassement du poste Casavant à proximité pour un transfert de charge de 2 MVA en 2022 et de 17 MVA en 2024 ainsi que de permettre les transferts de charge d'installations qui seront démantelées et qui

⁴⁹ B-0035, pages 17 et 18.

n'exigeront des transferts de charge qu'après 2024⁵⁰. Avec ces informations et la prévision de charge apparaissant au tableau précédent, l'AHQ-ARQ est d'avis que l'addition d'un 4^e transformateur n'apparaît pas nécessaire au poste Ste-Rosalie pour les 4 prochaines années. Le Transporteur devrait en clarifier le besoin lors de ses prochaines demandes.

Informations à fournir par le Transporteur

Dans sa décision D-2015-015, la Régie demandait au Transporteur⁵¹ :

« [80] Le Transporteur présente les prévisions de dépassement de capacité pour les postes satellites ainsi que les actions prévues de 2015 à 2018 pour en corriger la situation. Le Transporteur précise que, pour identifier les dépassements de capacité dans les postes ainsi que les actions prévues, il se base sur les prévisions de charges du Distributeur ainsi que sur les solutions communes convenues avec ce dernier. Le Transporteur ne précise plus de seuil pour identifier ces dépassements de capacité, car le dépassement de la capacité limite de transit (CLT) ne constitue pas le seul élément déclencheur pour envisager une intervention dans un poste satellite. En effet, d'autres facteurs, tels le rythme de croissance de la charge prévue et la planification intégrée peuvent justifier ces investissements.

*[81] La Régie est satisfaite des explications fournies par le Transporteur quant à la démarche, concertée avec le Distributeur, utilisée pour identifier les investissements nécessaires pour répondre à l'alimentation de la charge locale. **Cependant, la Régie demande***

⁵⁰ B-0014, page 9, réponse 3.1; et B-0036, pages 12 et 13, réponses 8.1 à 8.3.

⁵¹ D-2015-015, dossier R-3904-2014, page 21, paragraphes 80 et 81.

au Transporteur, pour les prochaines demandes d'autorisation des investissements annuels de moins de 25 M\$, d'indiquer de façon précise tous les facteurs pris en compte qui permettent de soutenir les choix d'investissements envisagés pour satisfaire les besoins de la charge locale pour l'année visée. »

(Notes de bas de page omises; nous soulignons)

Dans sa décision D-2020-020, la Régie demandait au Transporteur⁵² :

« [137] La Régie demande au Transporteur de fournir, dans le cadre du prochain dossier de demande d'autorisation du budget des investissements de moins de 65 M\$, les renseignements suivants pour chacun des postes pour lesquels des investissements de moins de 65 M\$ sont prévus en raison d'un dépassement de capacité :

- les prévisions de la charge à la pointe du Distributeur sur un horizon de quatre ans;***
- les ajouts de charges ponctuelles pour la même période;***
- la valeur de la CLT avant et après l'investissement;***
- toute autre justification au soutien de l'investissement dans le poste visé (exemple : transfert d'artères d'un poste à un autre). »*** (Nous soulignons)

Or, l'AHQ-ARQ constate que le Transporteur, dans sa preuve initiale, n'a fourni aucune information sur les ajouts de charges ponctuelles et il n'est fait mention d'aucun transfert de charges d'un poste à un autre⁵³. Ce n'est qu'à la suite de demandes de renseignements répétées qu'il a été possible d'obtenir des

⁵² D-2020-020, dossier R-4097-2019, page 39, paragraphe 137.

⁵³ B-0018.

informations sur les ajouts de charges ponctuelles⁵⁴ et sur des transferts de charges d'un poste à l'autre⁵⁵.

D'ailleurs, le Transporteur admet lui-même que les seules informations présentées au tableau A2-1 pour les différents postes ne permettent pas nécessairement d'expliquer en totalité l'ajout de capacité dans ces postes et qu'elles ne permettent pas de fournir le portrait global expliquant le besoin d'ajout de capacité dans certains postes⁵⁶.

L'AHQ-ARQ est d'avis que le Transporteur devrait, à l'avenir, obtenir une démonstration du Distributeur et la déposer avec toutes les explications justifiant les prévisions de charge et autres facteurs sur lesquels s'appuient les projets d'expansion du réseau et qui peuvent, en bout de ligne, avoir un impact sur les clients du Distributeur.

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.

Fraîcheur de la prévision des charges

Le Transporteur indique qu'il a utilisé la prévision d'automne 2019 pour déposer, en décembre 2020, sa planification des investissements pour la Croissance de la

⁵⁴ B-0035, page 20, tableau R4.11.

⁵⁵ B-0014, page 9, réponse 3.1; B-0035, pages 15 à 20; et B-0036, page 12, réponse 8.3.

⁵⁶ B-0035, pages 15 à 18, réponse 4.4.

demande de 2021⁵⁷. Ainsi, le Transporteur justifiait des investissements sur la base de prévisions de charges datant déjà de 15 mois. En particulier, cette planification ne tenait pas compte de la plus récente prévision qui a, notamment, le bénéfice de connaître la charge réelle d'un hiver de plus, ce qui est loin d'être négligeable, selon l'AHQ-ARQ, tel qu'il a été illustré plus haut dans le cas du poste Baie-D'Urfé 120-25 kV.

La Régie a d'ailleurs agréé avec l'AHQ-ARQ sur l'importance d'utiliser les prévisions les plus récentes lorsque des investissements sont en cause⁵⁸.

Ce choix de la prévision pour la catégorie Croissance de la demande fait par le Transporteur dans le présent dossier est d'autant plus étonnant puisque, dans le cas de l'ensemble de la charge locale du Distributeur pour l'ensemble du réseau, le Transporteur a utilisé la prévision la plus récente datant d'août 2020⁵⁹, ce qu'il n'a pas fait dans le cas des postes individuels dans le même dossier, quelques pages plus loin.

L'AHQ-ARQ comprend que la prévision pour chacun des postes satellites (plus de 350⁶⁰) n'est pas nécessairement mise à jour par le Distributeur à la même fréquence que la prévision pour l'ensemble du réseau. Toutefois, l'AHQ-ARQ est d'avis que la prévision des postes où des investissements par dépassement de capacité sont prévus devrait, quant à elle, être mise à jour à chaque occasion, ce qui n'aurait représenté, dans le cas du tableau A2-1 plus haut, que 7 postes satellites.

L'AHQ-ARQ comprend aussi que la situation était particulière en 2020 alors que normalement le dossier est déposé en août. Malgré tout, l'AHQ-ARQ est d'avis qu'une prévision intégrant les données de l'été et l'hiver les plus récents devrait

⁵⁷ B-0035, page 15, réponse 4.3.

⁵⁸ A-0004, page 10, paragraphe 29; A-0011, pages 7 et 8, paragraphes 17 à 19; et D-2021-054, dossier R-4147-2021, pages 8 à 10, paragraphes 32 à 40.

⁵⁹ B-0017, pages 17 et 18, réponse 1.11.1.

⁶⁰ R-4096-2019, B-0067, pages 16 à 27, tableau 3.

être disponible en août, du moins pour les quelques postes satellites où des investissements par dépassement de capacité sont planifiés.

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 récents pour les postes satellites où des investissements en Croissance de la demande sont planifiés pour les quatre prochaines années.

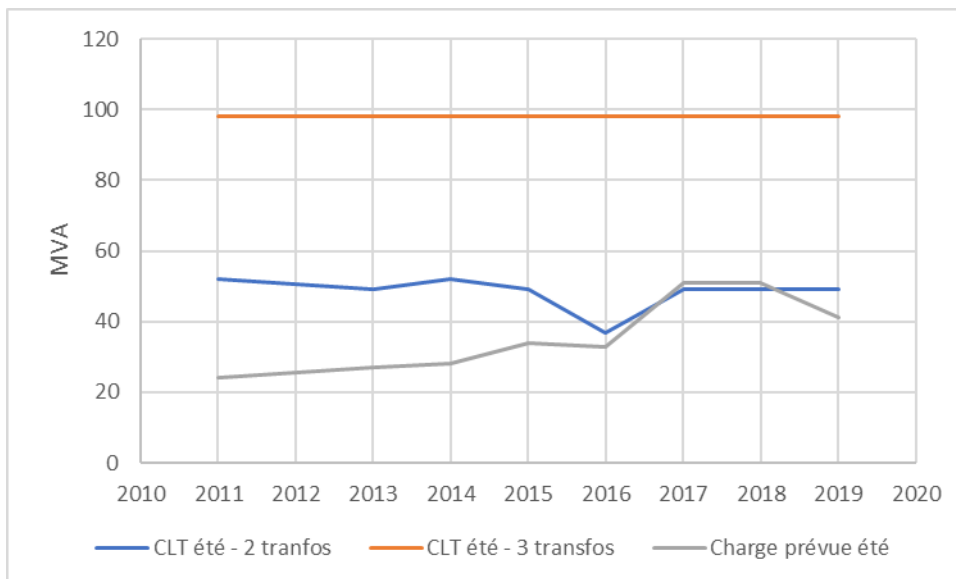
La problématique de la fraîcheur de la prévision exposée ci-dessus par l'AHQ-ARQ n'est pas seulement théorique comme on peut le voir dans l'exemple suivant au poste Adélar-Godbout (anciennement Central-1) où une prévision maintenue plus à jour aurait potentiellement eu pour effet d'éviter un investissement qui, aujourd'hui, s'avère non nécessaire.

Tableau AHQ-ARQ-1

Évolution des prévisions de charge et de CLT au poste Adélar-Godbout

Année	Dossiers	CLT hiver (MVA)	Charge prévue hiver (MVA)	CLT été (MVA)	Charge prévue été (MVA)	Remarques
2011	(1)			52	24	
2013	(2)	60	28	49	27	Ajout d'un 3e transformateur en 2016
2014	(3)	60	29	52	28	Ajout d'un 3e transformateur en 2016
2015	(4)	60	34	49	34	Ajout d'un 3e transformateur en 2016
2016	(5)	49	28	37	33	Ajout d'un 3e transformateur en 2016
2017	(6)	60	50	49	51	Ajout d'un 3e transformateur en 2017
2018	(7)	103	47	98	51	Ajout d'un 3e transformateur en 2017
2019	(8)	130	46	98	41	Révision CLT
Notes:						
(1) R-3777-2011, B-0026						
(2) R-3823-2012, C-HQT-0038						
(3) R-3903-2014, B-0024; R-3904-2014, B-0004						
(4) R-3934-2015, B-0025; R-3935-2015, B-0004						
(4) R-3935-2015, B-0010: Fort potentiel de développement dans Griffintown; problématique de pointe d'été						
(5) R-3981-2016, B-0027						
(6) R-4012-2017, B-0083						
(7) R-4058-2018, B-0032						
(8) R-4096-2019, B-0067						

Figure AHQ-ARQ-5
Comparaison de la charge prévue en été au poste Adélar-Godbout et des CLT avec 2 et 3 transformateurs



On peut voir du tableau AHQ-ARQ-1 et de la figure AHQ-ARQ-5 qui l'accompagne que la prévision de la charge prévue en été avait été temporairement haussée à 51 MVA en 2017 et en 2018 (au moment de justifier un investissement à venir) pour ensuite être abaissée à 41 MVA en 2019, qui est significativement inférieure à la CLT de 49 MVA prévue au même poste (et de la valeur de CLT antérieure de 52 MVA). Même la CLT avait été baissée temporairement à 37 MVA en 2016.

On est ici en présence d'un exemple où une prévision plus fraîche au moment de procéder à l'ajout d'un 3^e transformateur en 2017 aurait potentiellement pu éviter un tel investissement qui s'avère non nécessaire aujourd'hui.

5. Approche de surutilisation

D'entrée de jeu, l'AHQ-ARQ souhaite manifester son inconfort face à une approche qui peut avoir pour effet d'entraîner le démarrage hâtif de projets qui ne sont pas justifiés dans l'année courante. L'AHQ-ARQ est d'avis qu'en principe un budget ne constitue pas une obligation ferme de dépenser mais doit plutôt répondre à un besoin au moment où celui-ci est présent et non pas en avance avec toutes les incertitudes qui peuvent entourer un tel besoin.

Avant de se prononcer sur la valeur à accorder au taux de surutilisation à retenir pour 2021 dans le contexte actuel, l'AHQ-ARQ trace le portrait de l'historique et des motifs ayant amené la mise en place de l'approche de surutilisation.

Dossier 2015 : Plein effet de l'approche de surutilisation

En 2015, le Transporteur indiquait que l'approche de surutilisation faisait son plein effet en 2015⁶¹ :

« Le Transporteur rappelle qu'il gère activement son plan d'investissement et qu'il procède à une surutilisation des catégories d'investissement autorisées pour pallier les sous-investissements liés aux aléas qui peuvent survenir en cours d'année. Il se base sur une analyse des investissements réalisés dans le passé afin de déterminer un niveau d'investissement global à engager lui permettant d'atteindre au final les investissements justifiés auprès de la Régie et autorisés par cette dernière. Conséquemment, une telle surutilisation peut annoncer des niveaux d'investissement susceptibles de dépasser temporairement les investissements autorisés par la Régie. Cette approche, débutée en 2013, a eu une certaine portée en 2014 et fait son plein effet en 2015. En effet, un

⁶¹ R-3935-2015, B-0004, page 14, lignes 1 à 15.

dépassement de 20 M\$ est actuellement annoncé pour 2015, basé sur 4 mois réels et 8 mois projetés.

Le Transporteur juge essentiel de poursuivre les investissements engagés pour atteindre au final les niveaux d'investissement autorisés par la Régie. Le Transporteur considère nécessaire d'observer le plein effet de cette approche de surutilisation afin de lui permettre de bien en mesurer l'efficacité et la raffiner, le cas échéant. » (Nous soulignons)

Dans la décision qui s'en suivit, la Régie demandait au Transporteur⁶² :

« [31] Lors de la prochaine demande d'autorisation du budget des projets inférieurs à 25 M\$, alors que les données finales seront disponibles pour 2015, année de plein effet de la portée de cette approche, la Régie demande au Transporteur d'élaborer sur l'efficacité de cette approche et, le cas échéant, de décrire les raffinements considérés. » (Nous soulignons)

L'AHQ-ARQ a préparé le tableau suivant qui montre le budget total des projets inférieurs à 25 M\$ (ou 65 M\$ à compter de 2020) et compare les valeurs autorisées, les valeurs estimées après 4 mois réels et les valeurs réelles.

⁶² D-2016-027, dossier R-3935-2015, page 9, paragraphe 31.

Tableau AHQ-ARQ-2⁶³
Budget global des projets inférieurs à 25 M\$ (ou 65 M\$ à compter de 2020)

Année	Budget autorisé* (M\$)	Budget estimé 4 mois réels (M\$)	Réel (M\$)
2011	532	531	514
2012	564	564	474
2013	598	525	484
2014	574	554	538
2015	558	578	571
2016	589	589	524
2017	550	550	550
2018	649	649	768
2019	742	742	832
2020	920	785	
2021	1028		

* La valeur 2021 est la valeur demandée par le Transporteur

On peut constater qu'en 2015, le Transporteur sortait d'une période de quatre années où il n'avait pas dépensé l'ensemble du budget.

Dossier 2016 : Définition du taux de surutilisation, par catégorie d'investissements

En 2016, le Transporteur réitère l'utilité de l'approche de surutilisation et prévoit que le taux devrait diminuer avec le temps⁶⁴ :

« Par ailleurs, la Régie, dans sa décision D-2016-027, demande au Transporteur d'élaborer sur l'efficacité de l'approche de surutilisation et, le cas échéant, de décrire les raffinements considérés. En réponse, le Transporteur rappelle que la surutilisation lui permet de démarrer des projets dont le niveau total des investissements

⁶³ Ce tableau a été préparé à partir des données fournies à la pièce HQT-1, document 1 des dossiers R-3778-2011, R-3817-2012, R-3855-2013, R-3904-2014, R-3935-2015, R-3982-2016, R-4013-2017, R-4059-2018, R-4097-2019 et R-4140-2020.

⁶⁴ R-3982-2016, B-0011, pages 13 et 14.

dépasse temporairement les investissements autorisés par la Régie pour pallier aux aléas qui peuvent survenir en cours d'année. Le taux de surutilisation d'une année est basé sur l'analyse des investissements réalisés au cours des trois années précédentes. Plus le Transporteur gère efficacement les aléas en cours de projet et réalise les projets tels que planifiés, moins il y aura d'écart entre les investissements autorisés et réalisés. Ainsi, le taux de surutilisation nécessaire diminuera.

De cette manière, le Transporteur s'assure de réaliser le volume de projets selon les montants autorisés par la Régie, particulièrement dans la catégorie Maintien des actifs, afin de garder le contrôle sur son niveau de risque.

Le Transporteur présente au tableau 5 l'historique des investissements autorisés par la Régie et réalisés par le Transporteur au cours des années 2012 à 2015 et constate une baisse de l'écart entre ces investissements, résultant notamment de l'application de l'approche de la surutilisation par le Transporteur. Ce dernier est satisfait de l'efficacité de l'approche de la surutilisation et juge important de la maintenir.

[...]

Le Transporteur doit s'assurer que le taux de surutilisation est le plus juste possible par catégorie d'investissement. Le taux de surutilisation pour l'année 2017 sera établi en tenant compte des écarts réalisés au cours des 3 dernières années, notamment le dépassement des investissements autorisés 2015 dans la catégorie Maintien des actifs en 2015. Le Transporteur continuera d'actualiser le taux de surutilisation par catégorie d'investissement, et raffinera

son approche en fonction de ces résultats, de façon à assurer une pleine utilisation du budget d'investissement autorisé. » (Nous soulignons)

L'AHQ-ARQ note de cet extrait que l'approche de surutilisation est particulièrement requise dans la catégorie Maintien des actifs et que le Transporteur compte actualiser le taux de surutilisation par catégorie d'investissements.

Toujours en 2016, le Transporteur définit le « taux de surutilisation » ainsi que son cadre d'application, en précisant comment il est déterminé⁶⁵ :

« La surutilisation permet de pallier la complexité de gérer un volume important de projets (plus de 1000 annuellement) et d'atteindre au final un montant budgétaire annuel autorisé au million de dollars près. Le Transporteur souligne que diverses situations peuvent survenir dans le cadre de chacun de ces projets et faire varier les prévisions (report ou abandon de projets par les clients, difficulté de négociation d'ententes immobilières, difficulté d'obtention d'autorisations environnementales, délais de livraison du matériel, échec des essais techniques, révision de coûts, etc.). Compte tenu de ce fait, le Transporteur a identifié que l'effet des aléas sur la sous-utilisation du montant autorisé par la Régie pouvait être compensé par le démarrage d'un « surplus » de projets et se base sur l'historique pour calibrer le taux de cette surutilisation. Par cette approche, le Transporteur, vise à maximiser l'utilisation du montant autorisé par la Régie sans toutefois le dépasser. » (Nous soulignons)

On peut constater, du tableau AHQ-ARQ-2 plus haut, que cet objectif de maximiser le montant autorisé par la Régie sans toutefois le dépasser a échoué

⁶⁵ R-3982-2016, B-0012, pages 5 et 6, réponse 2.1.

en 2015 et que cette situation se répétera en 2018 et en 2019 alors que le budget a été dépassé pour ces années, en partie, à cause de la surutilisation.

Dans sa décision D-2017-019, le Régie présente son appréciation de l'approche de surutilisation et ses réserves⁶⁶ :

« [43] La Régie est satisfaite des précisions apportées par le Transporteur en ce qui a trait :

(i) aux motifs pour lesquels le Transporteur a mis en place et applique la surutilisation;

(ii) à la méthodologie de détermination, pour une année donnée, du taux de surutilisation déterminé sur la base historique des trois dernières années;

(iii) aux balises que se fixe le Transporteur afin d'identifier le « surplus » de projets à réaliser, en cohérence avec la nature des projets déjà justifiés devant la Régie.

[44] Cependant, en ce qui a trait aux aléas pouvant survenir en cours d'année, la Régie croit qu'il serait opportun que le Transporteur, dans les prochains dossiers d'investissements, lui fournisse davantage de précisions. Cela lui permettra, d'une part, de s'assurer que ces aléas relèvent d'éléments hors du contrôle du Transporteur et, d'autre part, que le « surplus » de projets démarrés respecte bien la nature des projets présentés.

[45] Ainsi, la Régie demande au Transporteur, lors des prochains dossiers d'autorisation du budget des projets inférieurs à 25 M\$, d'identifier les aléas ayant justifié le recours

⁶⁶ D-2017-019, dossier R-3982-2016, pages 15 et 16, paragraphes 43 à 48.

à l'application de l'approche de surutilisation et de décrire la nature du « surplus » de projets ainsi démarrés.

[46] Par ailleurs, la Régie constate un important dépassement de 10,5 % des investissements autorisés en 2015 dans la catégorie « Maintien des actifs », attribuable en partie, selon le Transporteur, à la surutilisation. La Régie rappelle que l'année 2015 avait été identifiée par le Transporteur comme « l'année de plein effet de la portée de cette approche ». La Régie est d'avis que le recours à l'approche de surutilisation, permet au Transporteur d'optimiser l'utilisation des montants autorisés afin de pallier les aléas pouvant survenir en cours d'année, en rectifiant sa planification de projets, au besoin.

[47] La Régie comprend que le Transporteur devra apporter des ajustements ou des raffinements supplémentaires nécessaires à l'optimisation de l'approche de surutilisation, au fur et à mesure de son application, selon le développement des projets en cours d'année.

[48] **Par conséquent, la Régie demande au Transporteur de lui faire un suivi, lors de la prochaine demande d'autorisation du budget des projets inférieurs à 25 M\$, des ajustements et raffinements apportés à l'application de l'approche de surutilisation, selon l'historique récent des investissements réels.** » (Notes de bas de page omises; nous soulignons)

Dossier 2017 : Poursuite de l'application de l'approche

En 2017, le Transporteur indique⁶⁷ :

« Par ailleurs, le Transporteur poursuit l'application de l'approche de surutilisation [note de bas de page omise] qui lui permet de démarrer des projets dont le niveau total des investissements dépasse temporairement les investissements autorisés par la Régie pour pallier les aléas qui peuvent survenir en cours d'année. Le Transporteur précise qu'il ne démarre pas de projets spécifiques aux actifs de soutien dans le cadre de cette approche, puisque les investissements de ce portefeuille découlent de besoins établis par les experts ou les unités concernés.

Pour l'année 2016, n'eût été de l'application de l'approche de surutilisation, les écarts dans la catégorie Maintien des actifs auraient été encore plus élevés. Le Transporteur entend poursuivre l'approche de la surutilisation et s'assure que le taux de surutilisation soit le plus juste possible par catégorie d'investissement. Il continuera d'actualiser le taux de surutilisation par catégorie d'investissement en 2017 pour assurer une pleine utilisation du budget d'investissements autorisé. » (Nous soulignons)

On peut noter de cet extrait que le Transporteur n'a pas fourni, tel qu'exigé par la Régie dans les paragraphes reproduits ci-dessus de la décision D-2017-019, l'identification des aléas ayant justifié le recours à l'application de l'approche de surutilisation pour les investissements réalisés en 2016 ni la description de la nature du « surplus » des projets démarrés.

En réponse à une demande de renseignements de la Régie, le Transporteur a notamment indiqué⁶⁸ :

⁶⁷ R-4013-2017, B-0004, page 13, lignes 1 à 13.

- qu'il a géré près de 1 400 projets en 2016 dans le cadre du budget des investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$;
- qu'il se base sur l'historique de réalisation globale des investissements afin de déterminer un facteur de surutilisation par catégorie;
- que pour la catégorie Maintien des actifs, le « surplus » de projets démarrés découle de la Stratégie;
- que pour les autres catégories d'investissement, les projets démarrés sont de même nature que les projets des catégories d'investissement auxquelles ils appartiennent;
- qu'en 2016, le taux de surutilisation pour la catégorie Maintien des actifs, établi sur la base de l'historique 2013 à 2015, était de 112 %, soit 39 M\$ de plus que le montant autorisé de 326 M\$ pour les actifs de transport – Appareillage, Automatismes et Lignes.

Dans sa décision D-2018-014, la Régie formule la demande suivante⁶⁹ :

« [45] La Régie est satisfaite des précisions apportées par le Transporteur. Elle lui demande, lors des prochaines demandes d'autorisation du budget des investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$, 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, afin de lui permettre d'apprécier l'incidence de l'approche de surutilisation. » (Nous soulignons)

⁶⁸ R-4013-2017, B-0011, pages 6 et 7, réponses 4.1 à 4.3.

⁶⁹ D-2018-014, dossier R-4013-2017, pages 13 et 14, paragraphe 45.

Dossier 2018 : Abandon du calcul du taux de surutilisation par catégorie

En 2018, le Transporteur indique les taux de surutilisation pour 2017 et 2018⁷⁰ :

« En 2017, le taux de surutilisation appliqué par le Transporteur est de 113 % (soit un montant de 53 M\$ par rapport au montant autorisé) pour la catégorie Maintien des actifs, 123 % (13 M\$) pour le Maintien et amélioration de la qualité du service, 115 % (3 M\$) pour le Respect des exigences et de 106 % (4 M\$) pour la Croissance des besoins de la clientèle. Le Transporteur rappelle qu'il gère activement son plan d'investissements et qu'il procède à une surutilisation des montants autorisés pour pallier les sous investissements liés aux aléas de projets qui peuvent survenir en cours d'année. Ainsi, l'utilisation de l'approche de surutilisation a permis au Transporteur d'atteindre en 2017 le montant autorisé par la Régie.

[...]

Pour atteindre les montants autorisées [en 2018], le Transporteur utilise un taux de surutilisation de 113% pour toutes les catégories d'investissements, soit un montant de 64 M\$ en Maintien des actifs, 6 M\$ en Maintien et amélioration de la qualité du service, 3 M\$ en Respect des exigences et 11 M\$ en Croissance des besoins de la clientèle. » (Notes de bas de page omises; nous soulignons)

Dossier 2019 : Statu quo

En 2019⁷¹, le Transporteur indique que les investissements réalisés en 2018 pour les projets de moins de 25 M\$ ont dépassé de 119 M\$ le budget autorisé de 649 M\$, soit un écart défavorable de 18 %. Une partie de ce dépassement

⁷⁰ R-4059-2018, B-0020, pages 12 et 13.

⁷¹ R-4097-2019, B-0004, pages 10 à 14.

provient d'une partie de la surutilisation qui s'est concrétisée à la fin de l'année 2018 pour un montant de 15 M\$. À la lumière de ces résultats, le Transporteur prévoit diminuer le taux de surutilisation de 2020 à 110 %.

Dans sa décision D-2020-020, la Régie s'interroge sur le fait que le même taux de surutilisation soit appliqué pour chacune des catégories d'investissement⁷² :

« [80] En ce qui a trait à l'approche de surutilisation, la Régie note que le taux utilisé pour 2019 s'élève à 113 % pour toutes les catégories d'investissement, comme c'était le cas pour 2018. Elle note aussi que les écarts entre les investissements autorisés et prévus pour 2019 excèdent considérablement les montants de surutilisation pour les catégories « Maintien des actifs » et « Respect des exigences », lesquels s'établissent à 65 M\$ et 8 M\$ respectivement.

[81] Tout comme le Transporteur, la Régie favorise le taux de surutilisation le plus juste possible par catégorie d'investissement. Elle comprend, sur la base des informations produites dans les dossiers antérieurs, que le Transporteur se base sur l'historique de réalisation globale des investissements afin de déterminer un facteur de surutilisation par catégorie d'investissement. Elle comprend, comme le Transporteur l'a affirmé antérieurement, que ce dernier estime nécessaire d'actualiser annuellement le taux de surutilisation, en considérant les investissements réels les plus récents, afin d'obtenir un taux représentatif de l'historique récent pour chacune des catégories d'investissement.

[82] La Régie prend note du fait que le Transporteur a ajusté à la baisse le taux de surutilisation de 2020, soit à 110 %, pour chacune

⁷² D-2020-020, dossier R-4097-2019, pages 22 à 23, paragraphes 80 à 83, 85 et 86.

des catégories d'investissement, afin de favoriser l'atteinte du budget des investissements demandé. La Régie s'interroge toutefois sur le fait que le même taux de surutilisation soit appliqué pour chacune des catégories d'investissement.

[83] Étant donné les écarts importants observés pour 2018 et 2019, la Régie invite le Transporteur à évaluer le besoin d'actualiser les taux et les montants de surutilisation par catégorie d'investissement en cours d'année en fonction des résultats, de façon à favoriser une pleine utilisation du budget d'investissements autorisé, mais aussi à éviter les dépassements de ce budget.

[...]

[85] La Régie invite le Transporteur à effectuer une gestion active de son plan d'investissement, notamment en adaptant l'application de l'approche de surutilisation à chaque catégorie d'investissement, tel que le Transporteur indiquait le faire dans le cadre du dossier R-3982-2016, et en envisageant des ajustements en cours d'année. Elle l'invite à appliquer une approche de surutilisation qui vise à favoriser l'atteinte du budget qu'elle a autorisé, mais aussi à éviter les dépassements de budget.

[86] Étant donné ce qui précède, la Régie demande au Transporteur, lors de la prochaine demande d'autorisation du budget annuel des investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$, de déposer un suivi des ajustements et raffinements apportés à l'application de l'approche de surutilisation au cours de l'année 2020, le cas échéant. Elle lui demande aussi de poursuivre un suivi des taux de surutilisation par catégorie ainsi que des montants s'y

rapportant qui auront été déterminés, pour chaque catégorie d'investissement, en prenant soin de documenter les facteurs pris en compte dans leur établissement, afin de lui permettre d'apprécier la mécanique et l'incidence de cette approche. »

(Notes de bas de page omises; nous soulignons)

Dossier 2020 : Toujours pas de taux de surutilisation différent par catégorie d'investissement

En 2020⁷³, le Transporteur indique que les investissements réalisés en 2019 pour les projets de moins de 25 M\$ ont encore dépassé le budget autorisé. Cette fois-ci, le dépassement est de 90 M\$ sur le budget autorisé de 742 M\$, soit un écart défavorable de 12 %. Une partie de ce dépassement provient d'une partie des projets démarrés dans le cadre de l'approche de surutilisation pour un montant de 15 M\$.

Pour 2021⁷⁴, le Transporteur a passé outre à l'invitation lancée par la Régie dans sa décision D-2020-020 précitée d'évaluer le besoin d'actualiser les taux et les montants de surutilisation par catégorie d'investissement et recommande encore une fois, un taux de surutilisation global de 110 % pour toutes les catégories d'investissement.

Le Transporteur justifie ce choix en invoquant notamment, sans le démontrer, que l'établissement de la surutilisation sur la base de la moyenne des investissements globaux permet d'éviter les variations importantes du taux de surutilisation d'une catégorie d'investissement à l'autre et d'une année à l'autre⁷⁵.

⁷³ B-0018, page 7.

⁷⁴ B-0018, page 12.

⁷⁵ B-0014, pages 11 et 12, réponse 4.1.

Le Transporteur présente au tableau R4.1-2 qui suit le détail du calcul du taux de surutilisation pour l'année 2021⁷⁶

Tableau R2.1
Valeurs ayant servi au calcul du taux de surutilisation 2021

	Prévisions				Réel			
	2017 au 30 avril 2016	2018 au 30 avril 2017	2019 au 30 avril 2018	Somme 2017-2019	2017 au 31 décembre 2017	2018 au 31 décembre 2018	2019 au 31 décembre 2019	Somme 2017-2019
Flux d'investissement des projets engagés au 30 avril de l'année précédente	780 M\$	676 M\$	936 M\$	2 393 M\$	549 M\$	754 M\$	873 M\$	2 176 M\$
Taux de surutilisation								110%

Malheureusement, ce tableau ne montre pas la source des données qui y apparaissent et l'AHQ-ARQ n'a pu les retracer dans les dossiers précédents qui ont servi à préparer le tableau AHQ-ARQ-2 plus haut. Par exemple, la valeur réelle de 873 M\$ pour 2019 ne correspond pas à la valeur réelle de 832 M\$ apparaissant par ailleurs au dossier⁷⁷, sans qu'une explication soit fournie sur la différence d'interprétation entre les deux données.

Par conséquent, 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.

⁷⁶ B-0036, page 5, tableau R2.1.

⁷⁷ B-0004, page 7, tableau 1.

Détermination du taux de surutilisation par catégorie d’investissement

L’AHQ-ARQ a préparé les quatre tableaux suivants pour montrer les budgets prévus et réels pour chacune des catégories d’investissement au cours des 10 dernières années⁷⁸.

**Tableau AHQ-ARQ-3
Budget des projets inférieurs à 25 M\$ (ou 65 M\$ à compter de 2020) –
Maintien des actifs**

Année	Budget autorisé* (M\$)	Budget estimé 4 mois réels (M\$)	Réel (M\$)
2011	391	415	381
2012	381	378	344
2013	423	374	342
2014	384	340	386
2015	390	392	431
2016	431	438	396
2017	410	384	423
2018	496	480	569
2019	503	544	593
2020	670	590	
2021	789		

* La valeur 2021 est la valeur demandée par le Transporteur

En Maintien des actifs, le tableau AHQ-ARQ-3 indique que le Transporteur a dépassé le budget autorisé pour chacune des années de 2017 à 2019. Par conséquent, l’AHQ-ARQ est d’avis que la surutilisation ne devrait pas être nécessaire dans cette catégorie puisque, rappelons-le, elle vise à maximiser l’utilisation du montant autorisé par la Régie sans toutefois le dépasser. L’approche de surutilisation pouvait avoir son utilité à la suite des années 2011 à

⁷⁸ Ces tableaux ont été préparés à partir des données fournies à la pièce HQT-1, document 1 des dossiers R-3778-2011, R-3817-2012, R-3855-2013, R-3904-2014, R-3935-2015, R-3982-2016, R-4013-2017, R-4059-2018, R-4097-2019 et R-4140-2020.

2013 où les budgets n’ont pas été utilisés au maximum comme le montre le tableau AHQ-ARQ-3 mais elle perd son utilité dans le contexte des années 2017 à 2019 où la tendance a plutôt été inversée.

L’AHQ-ARQ recommande à la Régie de retenir un taux de surutilisation de 100 % en 2021 pour la catégorie d’investissement Maintien des actifs.

**Tableau AHQ-ARQ-4
Budget des projets inférieurs à 25 M\$ (ou 65 M\$ à compter de 2020) –
Maintien et amélioration de la qualité du service**

Année	Budget autorisé* (M\$)	Budget estimé 4 mois réels (M\$)	Réel (M\$)
2011	45	52	53
2012	52	46	41
2013	61	58	64
2014	58	92	51
2015	70	70	63
2016	47	51	39
2017	56	61	47
2018	43	48	49
2019	52	51	51
2020	67	68	
2021	74		

* La valeur 2021 est la valeur demandée par le Transporteur

En Maintien et amélioration de la qualité du service, le tableau AHQ-ARQ-4 indique que le Transporteur respecte assez fidèlement le budget autorisé et que, par conséquent, la problématique que l’approche de surutilisation vise à corriger ne semble pas être présente dans cette catégorie. De fait, pour la période 2017-2019, le budget autorisé totalise 151 M\$ et les investissements réalisés ont atteint 147 M\$.

L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de retenir un taux de surutilisation de 100 % en 2021 pour la catégorie d'investissement Maintien et amélioration de la qualité du service.

**Tableau AHQ-ARQ-5
Budget des projets inférieurs à 25 M\$ (ou 65 M\$ à compter de 2020) –
Respect des exigences**

Année	Budget autorisé* (M\$)	Budget estimé 4 mois réels (M\$)	Réel (M\$)
2011	25	20	24
2012	33	40	21
2013	46	37	36
2014	45	25	25
2015	22	29	17
2016	35	36	45
2017	17	23	24
2018	22	45	63
2019	65	65	113
2020	41	43	
2021	53		

* La valeur 2021 est la valeur demandée par le Transporteur

En Respect des exigences, le tableau AHQ-ARQ-5 indique que le Transporteur a systématiquement dépassé le budget autorisé pour chacune des années de 2016 à 2019. Par conséquent, l'AHQ-ARQ est d'avis que la surutilisation ne devrait pas être nécessaire dans cette catégorie pour les mêmes raisons que celles évoquées plus haut pour la catégorie Maintien des actifs.

L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de retenir un taux de surutilisation de 100 % en 2021 pour la catégorie d'investissement Respect des exigences.

Tableau AHQ-ARQ-6
Budget des projets inférieurs à 25 M\$ (ou 65 M\$ à compter de 2020) –
Croissance des besoins de la clientèle

Année	Budget autorisé* (M\$)	Budget estimé 4 mois réels (M\$)	Réel (M\$)
2011	71	45	56
2012	98	100	68
2013	68	56	42
2014	87	97	76
2015	76	87	60
2016	76	64	44
2017	67	82	56
2018	88	76	65
2019	122	82	75
2020	142	84	
2021	112		

* La valeur 2021 est la valeur demandée par le Transporteur

En Croissance des besoins de la clientèle, le tableau AHQ-ARQ-6 montre que le Transporteur surestime systématiquement le budget dont il a besoin. Sur la période 2017-2019, le Transporteur n'a réalisé que 71 % des budgets demandés. Toutefois, l'AHQ-ARQ est d'avis que cette sous-utilisation des budgets n'est pas causée par le facteur principal ayant donné lieu à l'approche de surutilisation soit « *la complexité de gérer un volume important de projets (plus de 1000 annuellement) et d'atteindre au final un montant budgétaire annuel autorisé au million de dollars près.* »⁷⁹. En effet, on ne retrouve pas un tel volume important de projets dans la catégorie Croissance des besoins de la clientèle qui présente habituellement moins de 10 projets par année selon les besoins du Distributeur.

L'AHQ-ARQ constate donc que l'approche de surutilisation a peu d'utilité dans cette catégorie d'investissement puisque, avec cette approche, le Transporteur ne peut imaginer et inclure des projets autres d'addition de transformation à des

⁷⁹ R-3982-2016, B-0012, pages 5 et 6, réponse 2.1.

postes pour lesquels un dépassement de capacité n'aurait pas été identifié⁸⁰. Par exemple, les budgets non dépensés entre 2017 et 2019 dans cette catégorie s'expliquent par le report et la suspension d'activités reliées aux projets pour l'intégration de la charge locale et l'intégration de puissance⁸¹ et, en 2019, par la non-utilisation d'une réserve de 50 M\$ pour le raccordement rapide de nouveaux clients⁸². L'AHQ-ARQ soutient que ces raisons n'ont rien à voir avec les motifs pour lesquels le Transporteur a mis en place la surutilisation.

Étant donné le peu d'utilité de l'approche de surutilisation dans cette catégorie, L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de retenir un taux de surutilisation de 100 % en 2021 pour la catégorie d'investissement Croissance des besoins de la clientèle.

⁸⁰ R-3982-2016, B-0018, page 4, réponse 1.2.

⁸¹ R-4059-2018, B-0020, page 12; R-4059-2018, B-0010, page 4, réponse 2.1; R-4097-2019, B-0004, page 11.

⁸² B-0010, page 8.

6. Conclusion et recommandations

L'AHQ-ARQ demande à la Régie de donner effet à l'ensemble des propositions présentées dans le cadre du présent mémoire et notamment :

1. 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\$ pour les actifs de transport et de télécommunications dans le cadre du présent dossier.
2. 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.
3. 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.
4. 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.

5. 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 récents pour les postes satellites où des investissements en Croissance de la demande sont planifiés pour les quatre prochaines années.
6. 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.
7. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de retenir un taux de surutilisation de 100 % en 2021 pour la catégorie d'investissement Maintien des actifs.
8. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de retenir un taux de surutilisation de 100 % en 2021 pour la catégorie d'investissement Maintien et amélioration de la qualité du service.
9. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de retenir un taux de surutilisation de 100 % en 2021 pour la catégorie d'investissement Respect des exigences.

10. Étant donné le peu d'utilité de l'approche de surutilisation dans cette catégorie, L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de retenir un taux de surutilisation de 100 % en 2021 pour la catégorie d'investissement Croissance des besoins de la clientèle.