

MONTRÉAL

Place Victoria, 43^e étage
800, Square Victoria, C.P. 303
Montréal H4Z 1H1
Téléphone 514 866-6743
Télécopieur 514 866-8854

JOLIETTE

1075, boul. Firestone
Bureau 3100, Joliette J6E 6X6
Ligne Mtl 514 990-4485
Téléphone 450 759-8800
Télécopieur 450 759-8878

LAVAL

3055, boul. Saint-Martin Ouest
Bureau 610, Laval H7T 0J3
Ligne Mtl 514 990-8884
Téléphone 450 686-8683
Télécopieur 450 686-8693

LONGUEUIL

1372, avenue Victoria
Longueuil J4V 1L9
Téléphone 450 672-4681
Télécopieur 450 465-3700

SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU

202, rue Richelieu, bureau 205
Saint-Jean-sur-Richelieu J3B 6X8
Téléphone 450 358-5737
Télécopieur 450 358-5748

SAINT-JÉRÔME

490, rue Laviolette
Saint-Jérôme J7Y 2T9
Téléphone 450 431-0705
Télécopieur 450 431-1247

SHERBROOKE

20, rue Bryant
Sherbrooke (Québec) J1J 3E4
Téléphone 819 481-0324
Télécopieur 819 481-0337

DUNTON RAINVILLE S.E.N.C.R.L.

Membre de
SCGLEGAL
Un réseau mondial
de cabinets d'avocats
de premier plan

duntonrainville.com

Laval, le 4 février 2021

Sous toutes réserves

Par dépôt électronique et courriel

Me Véronique Dubois

Secrétaire

Régie de l'Énergie

800, Place Victoria

2^e étage, bureau 255

Montréal (Québec) H4Z 1A2

Objet : R-4140-2020

**Demande d'autorisation du budget des investissements 2021 pour les
projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65M\$**

**Réplique de l'AQCIE aux commentaires du Transporteur sur sa
demande d'intervention**

Notre dossier : 99 030

Chère consoeur,

La présente fait suite à la lettre du 29 janvier 2021 du Transporteur
contenant ses commentaires relativement aux demandes d'intervention
dans le présent dossier dont celle de l'AQCIE.

Tout d'abord, l'AQCIE rappelle que les sujets qu'elle entend traiter, soit le
niveau des investissements et la justification de ceux-ci, font référence à
certains passages de la décision D-2020-020, notamment le paragraphe 149
où elle mentionne :

*« [149] La Régie constate, comme l'AQCIE-CIFQ et l'AHQ-ARQ,
que le taux de risque réel demeure inférieur au taux de risque
simulé. L'écart entre les taux estimé et réel s'est accentué depuis
2015 et se situe à son plus haut niveau en 2018. Comme la Régie
l'a affirmé dans une décision antérieure citée par l'AQCIE-CIFQ, ce
constat peut amener à conclure que le Transporteur investit trop,
ou trop tôt, dans son réseau et que la Stratégie n'est pas
suffisamment performante. » (nous soulignons)*

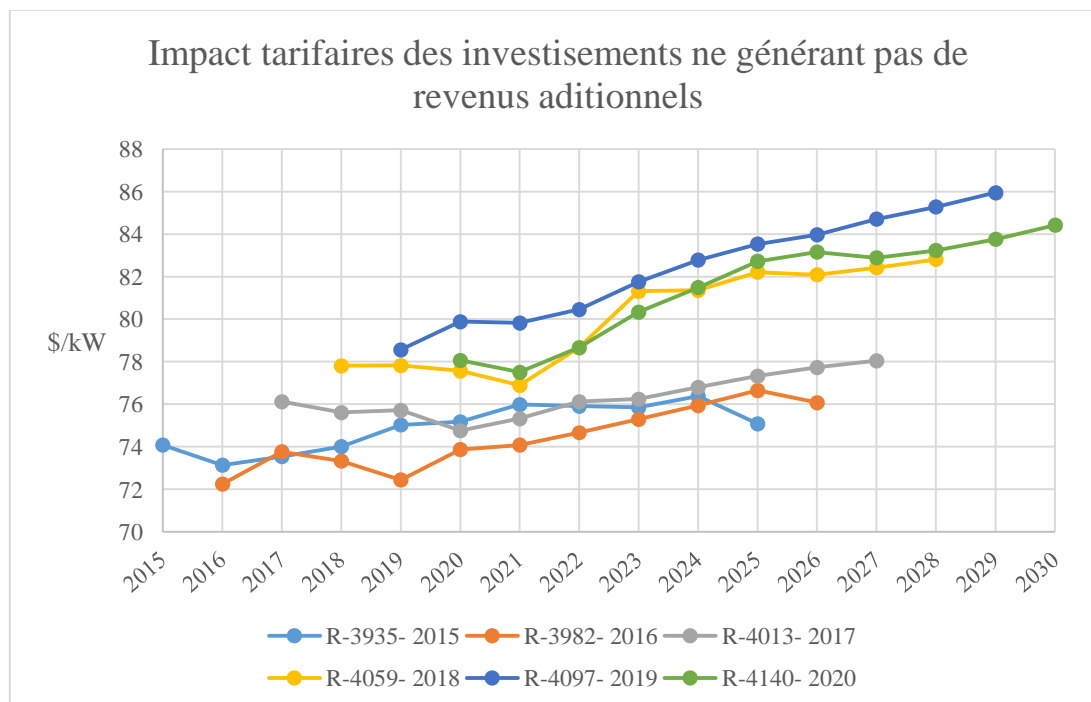
Puis au paragraphe 157 elle précise :

« [155] La Régie demande au Transporteur de déposer, dans le cadre de son analyse de l'évolution du taux du risque du dossier 2021, l'équation utilisée pour les calculs des taux simulé et réel, les données utilisées pour l'évaluation de ces taux de risque ainsi qu'une description sommaire de ces données. Ce complément d'information favorisera une meilleure appréciation de l'indicateur « taux de risque » qui quantifie le risque de l'ensemble des équipements et permettra une conciliation, le cas échéant, avec les résultats des niveaux de risque par catégorie d'équipement. »
(nous soulignons)

Le niveau des investissements

Dans sa demande d'intervention, l'AQCIE présente une figure illustrant l'augmentation importante du niveau d'investissements de la catégorie *Maintien des actifs* à partir de l'année 2017.

En complément de cette information, l'AQCIE présente ci-dessous une figure montrant la prévision de l'impact tarifaire des investissements ne générant pas de revenus additionnels selon les données contenues dans les dossiers antérieurs concernant les projets de moins de 25 M\$ (ou 65 M\$) depuis 2015.



Il est à noter que les investissements de la catégorie *Maintien des actifs* représentent la grande majorité des investissements ne générant pas de revenus additionnels (environ 85%).

Or, on peut constater un changement important dans les prévisions d'impact tarifaire faites sur dix ans depuis le dossier R-4059-2018.

Étant donné que le Transporteur justifie le niveau des investissements de la catégorie *Maintien des actifs* par l'application de sa Stratégie qui vise à établir un niveau d'investissement optimal selon le niveau de risque à contrôler, il est nécessaire de bien apprécier à quoi correspond ce niveau de risque.

Taux de risque

Selon les informations contenues aux dossiers antérieurs, notamment les dossiers R-3641-2007 et R-3670-2008, le taux de risque est basé sur l'utilisation d'une grille représentant le produit de la probabilité de défaillances d'un équipement (calibré de 1 à 9) par le niveau d'impact de cet équipement (calibré de 1 à 9).

À la page 61 du document HQT-2, document 1, du dossier R-3670-2008, le Transporteur définit les niveaux de risque suivants :

- Niveau de risque faible : cotes 1 à 18
- Niveau de risque moyen : cotes 20 à 36
- Niveau de risque fort : cotes 40 à 56
- Niveau de risque élevé : cotes 63 à 81.

Il faut bien savoir quelle est la signification concrète d'un taux de risque et de ce qui est un niveau de risque acceptable pour pouvoir analyser, commenter et faire des recommandations sur les investissements faisant l'objet de la demande du Transporteur.

À la page 5 de sa lettre, le Transporteur prétend que l'analyse des différents indicateurs de fiabilité et d'état du réseau n'est pas pertinente pour justifier des besoins en investissement du Transporteur. Une telle affirmation est plus que surprenante. En effet, quelle est l'utilité de déterminer et d'appliquer des taux de risque si ce n'est pas dans un objectif d'assurer notamment un niveau suffisant de fiabilité du réseau?

Niveau de taux de risque des équipements d'appareillage électrique

Comme mentionné plus haut, le Transporteur a défini quatre niveaux de risque, dont le niveau de risque faible (cotes 1 à 18).

Selon la preuve présentée par le Transporteur dans le présent dossier et dans les dossiers antérieurs, le taux de risque global des équipements d'appareillage électrique s'est maintenu à un niveau inférieur à 9 depuis 2011 et il est prévu que ce taux demeure inférieur à 12 sur le moyen et long terme.

On peut donc considérer que ce taux global représente un réseau ayant un niveau de risque faible et qu'il est bien en deçà de la cote constituant la limite supérieure de ce niveau (la cote 18).

Dans les circonstances, étant donné l'impact tarifaire prévu à la figure présentée plus haut, il est légitime de s'interroger sur la justification du niveau d'investissements demandé par le Transporteur.

L'AQCIE est préoccupée par l'impact tarifaire des investissements mais aussi par le maintien de la fiabilité du service. Or, si on devait suivre le Transporteur

dans ses prétentions à l'effet que les indicateurs de fiabilité de service ne sont pas pertinents pour justifier le niveau d'investissement demandé pour la catégorie *Maintien des actifs*, on peut se demander alors comment on pourrait évaluer dans le présent dossier les conséquences d'une variation du taux de risque et à quel moment ces conséquences deviennent inacceptables pour le réseau?

Niveau de taux de risque des composants de lignes aériennes

Concernant les composants de lignes aériennes, l'AQCIE rappelle que le Transporteur a fait une mise à jour des inventaires de ces équipements relativement aux années de remplacement de certains composants. (R4059-2018, B-0011, page 7)

Ainsi, on peut constater une importante diminution du taux de risque de ces composants : le taux est passé de 6,9 en 2017 à 5,1 en 2018, et se maintient à ce niveau depuis ce temps.

Cependant, malgré cette diminution du taux de risque, il y a eu une augmentation importante des investissements pour les composants de lignes aériennes, passant de 105 M\$ en 2017 à une prévision d'investissement de 140 M\$ en 2021.

Le taux de 5,1 étant dans la partie inférieure d'un niveau de risque faible, ces constatations soulèvent des interrogations quant à la signification concrète du taux de risque et quant à la justification des investissements en fonction du taux de risque.

Décisions antérieures

Dans ses commentaires, le Transporteur réfère à des décisions antérieures pour justifier de ne pas examiner en profondeur la Stratégie, en mentionnant que, dans ces décisions, la Régie s'est déclarée satisfaite de la preuve présentée.

Cependant, le Transporteur omet de mentionner que dans sa décision D-2020-020, la Régie a estimé que le bilan de l'application de la Stratégie, annoncé pour 2022, devait être devancé à 2021. Elle lui a de plus demandé «*de déposer, dans le cadre de son analyse de l'évolution du taux du risque du dossier 2021, l'équation utilisée pour les calculs des taux simulé et réel, les*

données utilisées pour l'évaluation de ces taux de risque ainsi qu'une description sommaire de ces données», le tout afin de favoriser «une meilleure appréciation de l'indicateur « taux de risque » qui quantifie le risque de l'ensemble des équipements». Cela permettra «une conciliation, le cas échéant, avec les résultats des niveaux de risque par catégorie d'équipement».

Selon l'AQCIE, cette demande de la Régie correspond à volonté d'examiner en profondeur les éléments de la Stratégie qui contribuent à quantifier le taux de risque.

Plus généralement, il est totalement pertinent, dans le cadre d'une demande d'autorisation du Transporteur des investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 65M\$, de questionner certains aspects de l'application de la Stratégie et les coûts qui en découlent, d'autant plus les scénarios de cette Stratégie ont été développés il y a plus de 12 ans et que depuis le dernier bilan de 2016, les budgets demandés ont explosé. Tel que mentionné dans la demande d'intervention, pour la catégorie *Maintien des actifs*, le budget demandé de 789 M\$ constitue une augmentation de 18% par rapport au budget autorisé pour l'année 2020 et de 34% par rapport aux investissements prévus pour l'année 2020. Par rapport aux investissements réalisés en 2019, l'augmentation est de 35%.

Le Transporteur ne peut s'attendre à ce que de telles augmentations de budgets puissent être autorisées sans être questionnées sérieusement. Ces vérifications s'imposeraient comme une évidence à l'égard d'une entreprise qui, plutôt qu'être en situation de monopole, serait soumise aux conditions d'un libre marché. Or, les mécanismes de contrôle de la Régie et d'intervention des personnes intéressées visent justement à pallier à cette situation, dans l'intérêt de l'ensemble de la clientèle qui finance ultimement en très large partie ces investissements.

Les objectifs « d'allègement » « du processus réglementaire, de gestion efficiente de l'instance et ultimement de réduction des coûts de la réglementation » qu'invoquent le Transporteur au soutien de ses objections ne peuvent justifier d'escamoter l'étude d'un accroissement aussi majeur des investissements visés par le présent dossier. Une analyse détaillée et adéquate des questions soulevées dans la demande d'intervention de l'AQCIE a un potentiel de générer des économies beaucoup plus importantes que les quelques économies qui pourraient résulter d'un processus d'analyse faisant abstraction de ces questions.

Budget de participation

L'affirmation du Transporteur à l'effet que les budgets soumis par les intervenants sont « exagérés » est elle-même exagérée et cherche à empêcher un apport efficace et utile des intervenants, en fonction des préoccupations de ceux qu'ils représentent, dans l'analyse que fera la Régie de la demande du Transporteur.

Tout d'abord, en demandant à la Régie de fixer le budget de participation de chaque intervenant au même montant que le budget qui avait été autorisé dans le dossier R-4097-2019 (18 000\$), le Transporteur fait complètement fi de l'augmentation des taux d'honoraires maximums depuis le 1^{er} février 2020.

Ensuite, les budgets demandés sont bien modestes face aux montants d'investissement dont le Transporteur sollicite l'approbation, de même que face à l'ampleur du travail à effectuer pour permettre aux intervenants de bien comprendre et analyser les paramètres sur lesquels le Transporteur se basent pour justifier un tel niveau d'investissements et de faire valoir leurs recommandations en fonction des préoccupations de ceux qu'ils représentent.

Les budgets d'intervention soumis par les intervenants sont également bien modestes par rapports aux ressources que consacrera le Transporteur dans le cadre du présent dossier et qui sont, rappelons-le, financées en grande partie par les clients que représentent les intervenants.

Il nous semble donc inapproprié que le Transporteur cherche à économiser quelques milliers de dollars dans le présent dossier sans se soucier de l'impact qu'aurait une telle réduction des budgets demandés sur la qualité des analyses et recommandations qui seront faites par les intervenants en fonction des préoccupations de leurs membres qui doivent avoir voix au chapitre.

Par ailleurs, l'AQCIE n'avait pas anticipé que le Transporteur adopterait une approche aussi restrictive quant à l'objet du présent dossier et qu'il lui aurait été nécessaire de préparer une réplique aussi détaillée afin de faire valoir son désaccord sur des questions aussi importantes pour la suite du traitement du présent dossier. L'AQCIE tient donc à préciser dès maintenant que les énergies supplémentaires qu'elle a dû consacrer à la préparation de la présente réplique ne sont pas inclus à son budget prévisionnel. Nous osons espérer que le Transporteur ne contestera pas, le moment venu, un dépassement des frais de l'AQCIE qui découlerait des frais encourus à la présente étape, puisqu'il les aura lui-même provoqués.

Rencontre technique

Le Transporteur s'oppose à la demande de l'AQCIE concernant la tenue d'une rencontre technique. Il mentionne :

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

Le fait que l'AQCIE ait participé à plusieurs dossiers antérieurs ne saurait justifier l'objection à la tenue d'une rencontre technique. Au contraire, ces participations successives ont soulevé chez elle les préoccupations mentionnées plus haut qui demandent explications et précisions.

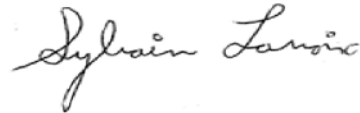
Le fait que les informations concernant la signification des cotes d'impact et de probabilité remontent au dossier R-3670-2008 n'est pas non plus un argument valable. Au contraire cela sera l'occasion de mettre à jour des informations qui datent de plus de 10 ans et d'intégrer les modifications qui ont été apportées au modèle depuis cette date.

Il est utile de rappeler que la demande actuelle concerne des investissements de 1 028 M\$ dont 789 M\$ pour la catégorie *Maintien des actifs*.

Dans le présent contexte, vu l'importance de s'assurer, avant toute analyse supplémentaire, que tous comprennent bien la portée et la signification des différents paramètres et indicateurs utilisés dans le bilan de la Stratégie, une rencontre technique ou une séance de travail sera beaucoup plus efficace et fluide pour les intervenants qu'un processus qui se limiterait qu'à une seule ronde de demandes de renseignements et de réponses écrites, ne permettant alors aucune interaction directe entre les participants.

Cela cadre totalement avec la préoccupation exprimée par le Transporteur de voir à une « gestion efficiente de l'instance ».

En espérant le tout utile, veuillez agréer, chère consœur, l'expression de nos salutations distinguées.



Me Sylvain Lanoix

✉ slanoix@duntonrainville.com

c.c. Me Jocelyn Allard, président, AQCIE
Me Yves Fréchette, procureur d'Hydro-Québec
M. Paul Paquin, analyste