

CANADA

**PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL**

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

No: R-4140-2020

HYDRO-QUÉBEC

(ci-après désignée le «Transporteur»)

Demanderesse

et

**ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES
CONSOMMATEURS INDUSTRIELS
D'ÉLECTRICITÉ**

(ci-après désignée « AQCIE »)

Intervenante

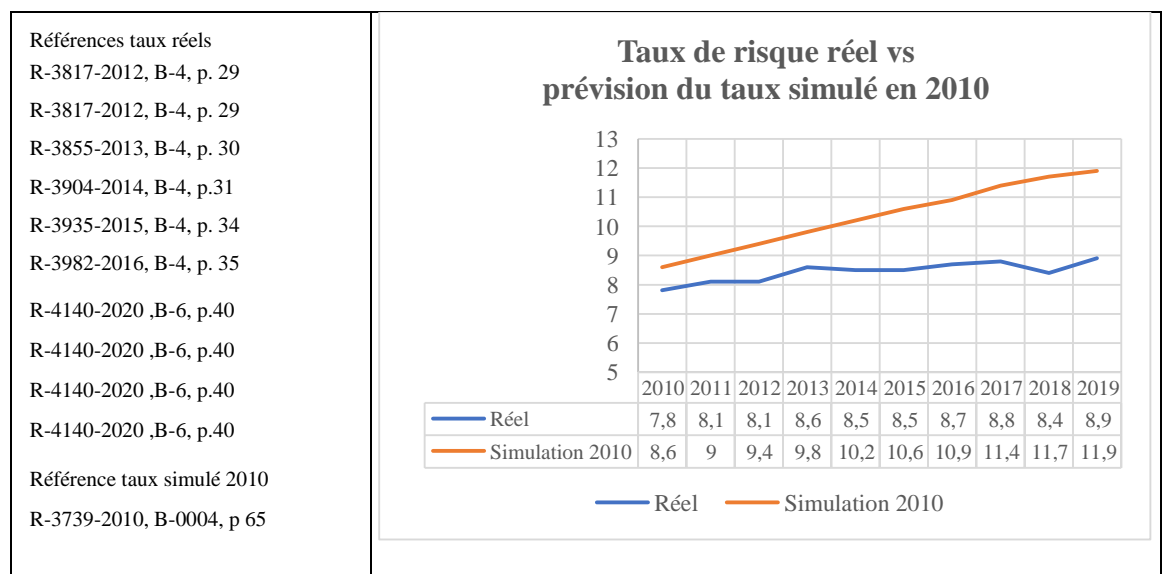
ARGUMENTATION DE L'AQCIE

1. Le budget 2021 des investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$ (ci-après désignés «investissements inférieurs à 65M\$») augmente de 11,7% par rapport au budget autorisé de 2020.
 - Mémoire de l'AQCIE, C-AQCIE-0011, p. 3

2. L'augmentation la plus importante par rapport au budget autorisé en 2020 se retrouve au chapitre des investissements en maintien des actifs (119 M\$ de plus représentant une augmentation de 17,8%).
 - Mémoire de l'AQCIE, C-AQCIE-0011, p. 3

3. L'examen des grilles d'analyse du risque montre que la composante la plus importante du taux de risque des actifs existants réfère aux équipements ayant un niveau de risque moyen.
 - Mémoire de l'AQCIE, C-AQCIE-0011 aux pp. 13 à 16
4. Par ailleurs, l'examen du taux de risque réel et du taux de risque obtenu par la simulation de 2010 faite sur la base de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur (ci-après la «Stratégie»), montre que le taux de risque réel s'est avéré être beaucoup inférieur au taux de risque simulé sur toute la période 2011-2019 et donc inutilement trop bas.

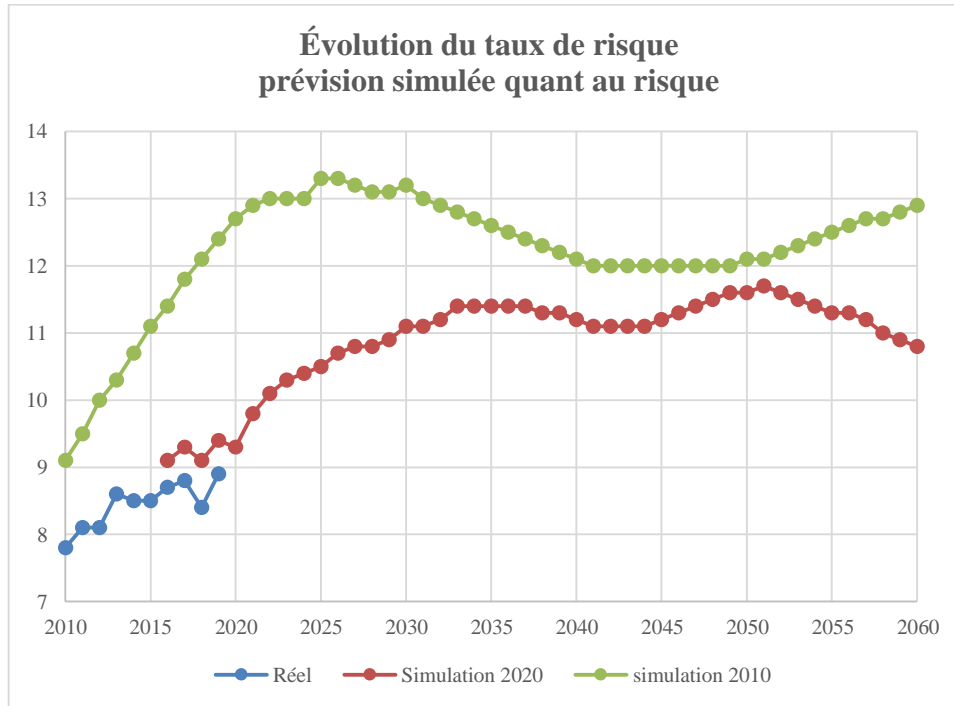
Figure AQCIE – 3 : Taux de risque réel sur la période 2011-2019 vs taux simulé de 2010



Source : Mémoire de l'AQCIE, C-AQCIE-0011, p. 15

5. On constate également que les taux simulés pour l'avenir dans le cadre du présent dossier sont bien moins élevés que ceux qui avaient été simulés en 2010 sur la base de la même Stratégie.

Figure AQCIE-2 : Évolution du taux de risque simulé et du taux de risque réel



Source : Mémoire de l'AQCIE, C-AQCIE-0011, p. 8

6. Ce constat soulève des interrogations quant à la fiabilité de la prévision du taux de risque à moyen et long terme et quant à la capacité de la Stratégie à «*lisser les investissements et les interventions dans le temps tout en contrôlant le niveau de risque à long terme*».
 - B-0006, p. 31
7. Il s'agit d'une indication que le niveau des investissements pour le maintien des actifs pourrait être réduit et ainsi éviter un impact à la hausse sur le tarif du Transporteur.
8. L'AQCIE ignore à quoi fait référence le Transporteur lorsqu'il affirme aux pages 14 et 15 de son argumentation que «*le taux de risque réel 2021 (9,1) est en fait supérieur au taux de risque de 2010 (8,1) et ce, malgré l'ajout massif d'actifs sur*

le réseau durant la période» considérant qu'il est trop tôt pour connaître le taux de risque réel de 2021 et ignorant d'où vient le taux de 8,1 mentionné.

9. Quant à l'affirmation du Transporteur à la page 15 de son argumentation à l'effet que l'AQCIE aurait omis de prendre en compte le fait que la somme des risques est passée de 843 808 à 1 109 012 de 2011 à 2020 et que le nombre total d'équipements est passé de 122 291 à 136 915 durant la même période, ladite intervenante souligne que même en utilisant le nombre d'équipements de 2010, le taux de risque simulé en 2010 pour l'année 2020 (environ 12,9 selon la figure AQCIE-2) demeure 42% supérieur au taux réel de l'année 2020 ($1\ 109\ 012 / 122\ 291 = 9,1$).
10. Quant à l'affirmation du Transporteur à la page 14 de son argumentation à l'effet que l'AQCIE, en affirmant qu'il était initialement prévu dans la simulation 2010 que le taux de risque atteigne environ 13,5 en 2025 (p. 9 de son mémoire C-AQCIE-0011), surestime ce taux de 1,3 point, ladite intervenante réfère la Régie à la figure 5 (p. 65) du document B-0004 dans le dossier R-3739-2010 qui confirme qu'il s'agit du taux de risque qui avait été simulé par le Transporteur en 2010 pour l'année 2025. Cette figure 5 est bien loin d'indiquer un taux de risque simulé de 12,2 comme le prétend le Transporteur.
11. D'autre part, le Transporteur n'explique pas pourquoi à cette même page de son argumentation, il indique que l'AQCIE aurait dû référer pour 2011 au taux simulé du dossier R-3817-2012 (B-0004, figure 3 p. 29) plutôt qu'au taux simulé du dossier R-3739-2010, alors que le but de l'exercice de l'intervenante est de démontrer la surévaluation des taux estimés dans le cadre d'une prévision faite en fonction de la Stratégie sur une période de 10 ans.
12. Quant à l'affirmation du Transporteur à la page 14 de son argumentation à l'effet qu'*«un taux de risque supérieur à 20 indiquerait que la presque totalité des actifs est en fin de vie»*, celle-ci est inexacte car elle ignore le fait :
 - qu'un équipement en fin de vie peut avoir un niveau de probabilité très élevé et un niveau d'impact très faible se traduisant par un taux de risque inférieur à 20;
 - ou alternativement, qu'un équipement peut avoir un niveau de probabilité très faible (pas en fin de vie) mais tout de même avoir un taux de risque supérieur à 20 à cause d'un niveau d'impact très élevé;

➤ Mémoire de l'AQCIE, C-AQCIE-0011 à la p. 12
13. L'AQCIE considère que l'analyse du budget demandé par le Transporteur pour le maintien de ses actifs doit prendre en considération la définition de la Stratégie qui a été établie au dossier R-3670-2008 incluant la limitation de l'augmentation annuelle des ressources à 5%, de même que la constatation que le taux de risque prévu pour l'année 2021 et à court terme est nettement inférieur au taux de risque

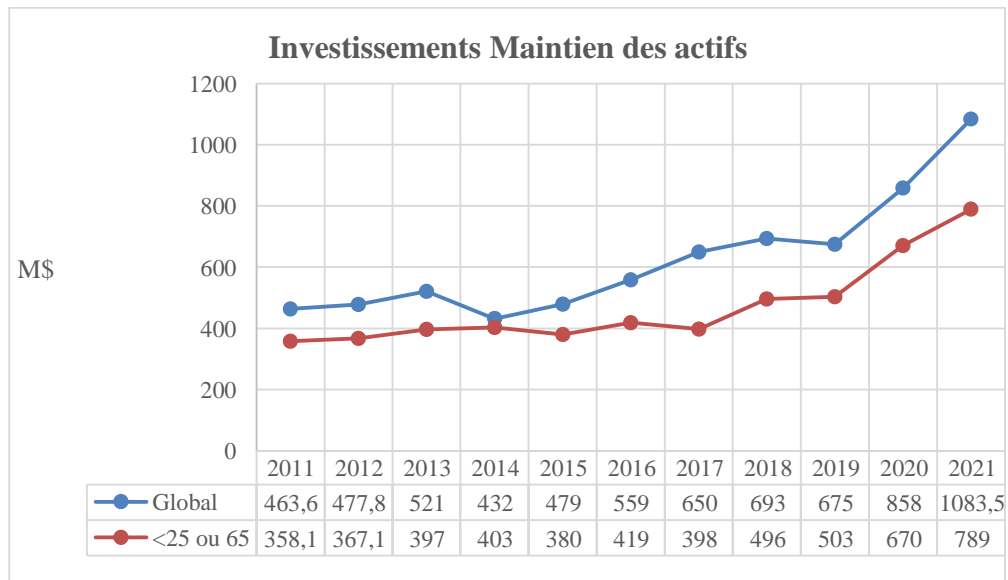
qui était prévu et considéré acceptable initialement au dossier R-3739-2010. Il y a également lieu de considérer les propos de la Régie dans sa décision D-2017-019 aux paragraphes 180 à 182.

14. Dans le cadre de son intervention, l'AQCIE a examiné les investissements inférieurs à 65M\$ soumis pour 2021 qui connaissent des augmentations significatives par rapport à 2020 et qui se retrouvent dans la catégorie «Maintenance des actifs» et dans la catégorie «Respect des exigences».

I LES INVESTISSEMENTS DE LA CATÉGORIE «MAINTIEN DES ACTIFS»

15. Un budget de 789M\$ est sollicité en 2021 par le Transporteur pour les investissements de moins de 65M\$ de la catégorie «Maintenance des actifs», ce qui représente une augmentation de 17,8% par rapport à l'année 2020.

Figure AQCIE – 4 : Historique des investissements - Maintenance des actifs



Source : Mémoire de l'AQCIE, C-AQCIE-0011, p. 18, figure AQCIE-4

16. Pour les investissements globaux, on peut constater que les investissements sont relativement stables jusqu'à l'année 2016, puis augmentent jusqu'à l'année 2021 avec une accélération à partir de l'année 2019.
17. Pour les investissements inférieurs à 25 M\$ (inférieurs à 65 M\$ à partir de 2020), les investissements augmentent légèrement jusqu'à l'année 2019, puis l'augmentation accélère jusqu'à l'année 2021.

18. L'intervenante soumet que cette situation requière que la Régie porte une attention particulière sur ce qui mène le Transporteur à demander que soit autorisée une telle augmentation de ses investissements à ce chapitre.

A) LE MAINTIEN DES ACTIFS DE LA CATÉGORIE APPAREILLAGE

19. Le Transporteur demande, par rapport à 2020, une augmentation de 21,7% du budget pour les investissements de moins de 65M\$ pour le maintien de la catégorie d'actifs Appareillage.

➤ Mémoire de l'AQCIE, C-AQCIE-0011, p. 19

20. Cette catégorie vise des équipements d'appareillage et des ouvrages civils.

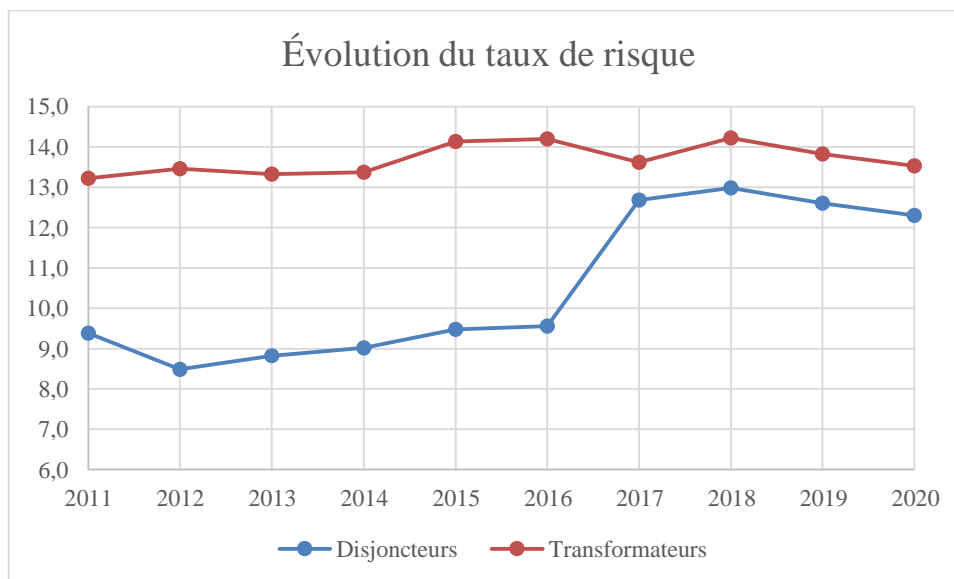
21. Par rapport à 2020, le Transporteur demande une augmentation de 17,9% du budget pour les investissements de moins de 65M\$ au chapitre des équipements d'appareillage (électrique et mécanique) et une augmentation de 56,7% au chapitre des ouvrages civils.

➤ Mémoire de l'AQCIE, C-AQCIE-0011, p. 19

1. Les équipement d'appareillage (électrique et mécanique)

22. Considérant que 96,5% du montant global d'investissements 2021 pour les Équipements d'appareillage se rapporte aux transformateurs et inductances et aux disjoncteurs et sectionneurs, il est raisonnable d'assumer que le budget associé aux investissements inférieurs à 65 M\$ se rapporte principalement à ce type d'équipements.

Figure AQCIE – 4 : Évolution du taux de risque des disjoncteurs et de transformateurs



Source : Mémoire de l'AQCIE, C-AQCIE-0011, p. 22

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

2. Les ouvrages civils

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

3. Conclusions et recommandations de l'AQCIE

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\$.

26. Il faut souligner que le budget autorisé pour l'année 2020 constituait déjà une augmentation de 35% par rapport au budget autorisé pour l'année 2019 (225 M\$) au chapitre du maintien des actifs Appareillage.

➤ R-4059-2018, B-0004, p. 17

B) LE MAINTIEN DES ACTIFS DE LA CATÉGORIE AUTOMATISMES

27. Le Transporteur demande, par rapport à 2020, une augmentation de 25,3% du budget pour les investissements de moins de 65M\$ pour le maintien de ses systèmes d'automatismes.

➤ Mémoire de l'AQCIE, C-AQCIE-0011, p. 24

Tableau AQCIE – 10 : Historique du taux de risque – Automatismes

Taux de risque: Systèmes d'automatismes				
	élevé	fort	moyen	Total
2015	0,000	0,500	9,952	10,452
2016	0,000	0,358	9,626	9,983
2017	0,000	0,088	9,313	9,401
2018	0,000	0,533	10,251	10,784
2019	0,000	0,495	10,044	10,539
2020	0,000	0,441	9,631	10,072

Source : Mémoire de l'AQCIE, C-AQCIE-0011, p. 26

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\$.

31. Il faut souligner que le budget autorisé pour l'année 2020 constituait déjà une augmentation de 38,3% par rapport au budget autorisé pour l'année 2019 (60 M\$) au chapitre du maintien des systèmes d'automatismes.

R-4059-2018, B-0004, p. 19

C) LE MAINTIEN DES ACTIFS DE LA CATÉGORIE LIGNES

32. Le Transporteur demande, par rapport à 2020, une augmentation de 22,2% du budget pour les investissements de moins de 65M\$ pour le maintien de ses lignes souterraines et aériennes. La très grande majorité de cette augmentation concerne les lignes aériennes dont le budget pour les investissements de moins de 65M\$ représenterait, par rapport à 2020, une augmentation de 25%. L'AQCIE a concentré par conséquent son analyse sur cette sous-catégorie d'actifs.

➤ Mémoire de l'AQCIE, C-AQCIE-0011, pp. 27 et 28

Tableau AQCIE – 12 : Historique du taux de risque – Composants de lignes aériennes

Taux de risque: composants de lignes aériennes				
	élevé	fort	moyen	Total
2011	0,003	0,750	7,546	8,300
2012	0,001	0,692	7,864	8,558
2013	0,000	0,612	8,105	8,717
2014	0,000	0,582	7,750	8,331
2015	0,002	0,509	7,299	7,810
2016	0,006	1,014	5,781	6,800
2017	0,007	0,878	6,018	6,903
2018	0,002	0,473	4,622	5,097
2019	0,002	0,482	4,649	5,133
2020	0,003	0,499	4,643	5,145

Source : Mémoire de l'AQCIE, C-AQCIE-0011, p. 30

33. Considérant que le taux de risque total a beaucoup diminué depuis 2016, qu'il n'y a aucun système ayant un taux de risque élevé, que le taux de risque fort ne représente que 9,6% du taux de risque total et que le taux de risque moyen constitue la plus grande proportion du risque total (90,2%), l'évolution du taux de risque montrée au tableau AQCIE – 12 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 lignes aériennes, alors qu'il n'y a aucun changement notable dans la description du Transporteur des interventions planifiées en 2021

à ce chapitre et que le nombre de composants de lignes aériennes à risque a diminué depuis 2017 (diminution de 24,7% de 2017 à 2020 : 104 636 vs 138 970).

- Mémoire de l'AQCIE, C-AQCIE-0011, pp. 28 à 30
- B-0006, pp. 18 à 20

34. Le Transporteur explique cette augmentation de 25% du budget à ce chapitre par le fait que le parc vieillissant des lignes de bois ainsi que les vieilles lignes d'acier de près de 100 ans requièrent des investissements à court terme.

- B-0016, p. 15

35. Or, afin d'expliquer pourquoi un tel niveau d'investissement sur les lignes aériennes est requis en présence d'un taux de risque qui ne s'est pas aggravé depuis les dernières années, le Transporteur a reconnu que la «moyenne du parc des lignes aériennes» est «relativement jeune comparativement à son cycle de vie», mais indique que l'augmentation des investissements est tout de même requise parce que les supports de bois ont une durée de vie plus courte que les autres composantes des lignes aériennes, que les vieux actifs ont été construits dans la première moitié du 20^e siècle alors que les autres lignes ont été construites après 1965 et qu'il coûte plus cher de reconstruire une ligne que de remplacer ses composantes.

- B-0027, pp. 6 et 7

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\$.

37. Il faut souligner que le budget autorisé pour l'année 2020 constituait déjà une augmentation de 27,1% par rapport au budget autorisé pour l'année 2019 (85 M\$) au chapitre du maintien des Lignes aériennes.

➤ R-4059-2018, B-0004, p. 17

D) LE MAINTIEN DES ACTIFS DE LA CATÉGORIE TÉLÉCOMMUNICATION

38. Le budget demandé en 2021 par le Transporteur pour les investissements de moins de 65M\$ pour le maintien des actifs de télécommunication (56M\$) est sensiblement le même qu'en 2020 (57M\$) alors que le taux de risque total pour ce type d'actif connaît une tendance à la baisse depuis 2017.

➤ Mémoire de l'AQCIE, C-AQCIE-0011, pp. 32 à 34

RECOMMANDATION #7

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

E) L’AFFIRMATION DU TRANSPORTEUR EN ARGUMENTATION À L’EFFET QUE «LA MAJORITÉ DE L’AUGMENTATION DE 17% PROVIENT DES INTERVENTIONS NON SIMULÉES»

39. De manière inattendue, alors que la Stratégie repose sur la gestion des risques basée sur la détermination d'un taux de risque simulé, le Transporteur soulève pour la première fois en argumentation (pp. 14 et 17) que la majorité de l'augmentation de 17% (on comprend qu'il réfère au pourcentage d'augmentation de 17,8% des investissements en maintien d'actifs par rapport à 2020) provient d'investissements non simulés.

À la p. 14 de l'argumentation du Transporteur :

«(...) les investissements simulés en Automatismes, Appareillage et Lignes ont tous une augmentation inférieure à 5 %. La majorité de l'augmentation de 17 % provient des interventions non simulées.»
(nous soulignons)

À la page 16 de l'argumentation du Transporteur :

«Les investissements reliés aux interventions simulées en automatismes, appareillage et lignes présentent une faible augmentation. La majorité de l'augmentation du budget provient des interventions non simulées.» (nous soulignons)

40. Une telle affirmation n'est aucunement supportée par la preuve présentée au dossier et contredit même l'affirmation à la page 4 de l'argumentation du Transporteur à l'effet que « *les investissements relatifs aux actifs de transport (appareillage, automatismes et lignes) et de télécommunications résultent de l'application de la Stratégie* ».
41. Une telle affirmation aurait dû également se traduire par une description différente des interventions planifiées dans le présent dossier par rapport au dossier R-4097-2019, ce qui n'est pas le cas.
 - Mémoire de l'AQCIE, C-AQCIE-0011, pp. 19, 20, 25, 28, 29, 32 et 33
42. Si une telle affirmation à l'effet que la majorité de l'augmentation de 119 M\$ des investissements en matière de maintien des actifs provient d'interventions non simulées s'avérait vrai, elle remettrait en question l'utilité même de la Stratégie comme outil permettant d'évaluer le bien fondé des budgets d'investissement demandés concernant le maintien des actifs.

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.

F) L’AFFIRMATION DU TRANSPORTEUR EN ARGUMENTATION À L’EFFET QU’IL «AJUSTE CHAQUE ANNÉE LE BUDGET DES INVESTISSEMENTS DEMANDÉ POUR L’ANNEE SUIVANTE SELON LE RÉEL DE L’ANNÉE PRÉCÉDENTE»

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.

II LES INVESTISSEMENTS DE LA CATÉGORIE RESPECT DES EXIGENCES

46. Le Transporteur demande, par rapport à 2020, une augmentation de 29,3% du budget pour les investissements de moins de 65M\$ pour la catégorie Respect des exigences. La très grande majorité de cette augmentation concerne les «Normes et encadrements internes» dont le budget pour les investissements de moins de 65M\$ représenterait, par rapport à 2020, une augmentation de 45,5% (32M\$ au lieu de 22M\$). L’AQCIE a concentré par conséquent son analyse sur cette sous-catégorie d’investissements.
- Mémoire de l’AQCIE, C-AQCIE-0011, pp. 35 et 36
47. Il n’y aucun changement notable dans la description du Transporteur des interventions planifiées en 2021 à ce chapitre par rapport à 2020 :
- Installation de mises à la terre (MALT) antivol pour diminuer les vols de cuivre;
 - Intervention afin de se conformer aux exigences internes liées à la sécurité du personnel et du public ainsi qu’en matière d’environnement.
- Mémoire de l’AQCIE, C-AQCIE-0011, p. 36
48. Il n’y a aucune explication particulière venant expliquer une telle augmentation de 45,5% (10 M\$) à ce chapitre.

49. De plus, nous notons que parmi les interventions planifiées en 2021, il est encore fait référence à l'installation de mises à terre antivol pour diminuer les vols de cuivre.
- Mémoire de l'AQCIE, C-AQCIE-0011, p. 36
 - Argumentation du Transporteur, B-0042, p. 18
50. Ce type d'intervention a pourtant fait l'objet d'un programme sur 3 ans se terminant en 2020 et aucune explication n'est fournie afin d'expliquer en quoi des investissements sont encore nécessaires à cette fin en 2021:
- R-4058-2018, B-0120, p. 24

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.

III L'ÉCART ENTRE LES TAUX RÉELS ET LES TAUX SIMULÉS

51. Le Transporteur a indiqué dans sa réponse à la question 5.9 de la DDR 1 de l'AHQ-ARQ que la différence entre le taux de risque simulé et le taux de risque réel des équipement d'appareillage électrique pour l'année 2019 était en grande majorité due à la variation du nombre total d'équipements utilisé lors du calcul du taux simulé et lors du calcul du taux réel.
- B-0015, pp. 21 et 22
 - Voir aussi B-0026, pp. 17 et 18
52. Le Transporteur précise que le taux simulé pour une année est calculé «à partir de l'inventaire des équipements en service au 1^{er} janvier».
- Voir aussi B-0006, p. 31

53. Afin de vérifier si cette explication permet d'expliquer cet écart, l'AQCIE a comparé pour les dernières années la variation, sur un et deux ans, du nombre d'équipements de la catégorie d'actifs Appareillage sur la base des renseignements contenus dans les dossiers de demandes d'autorisation du budget pour les investissements de moins de 25M\$ ou 65M\$ depuis 2011.

Tableau AQCIE 16 – Historique du nombre d'équipements – Appareillages

Année	Équipements	Variation annuelle	Variation 2 ans
2011	122 291		
2012	125 343	2,5%	
2013	126 852	1,2%	3,73%
2014	126 852	0,0%	1,20%
2015	126 718	-0,1%	-0,11%
2016	130 621	3,1%	2,97%
2017	134 411	2,9%	6,07%
2018	135 777	1,0%	3,95%
2019	134 978	-0,6%	0,42%
2020	136 915	1,4%	0,84%

Source : Mémoire de l'AQCIE, C-AQCIE-0011, pp. 38 et 39

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.

Tableau AQCIE – 17 : Historique du taux de risque réel et simulé

	Réel	Simulation	Écart %
2016	8,7	9,1	4,6%
2017	8,8	9,3	5,7%
2018	8,4	9,1	8,3%
2019	8,9	9,4	5,6%

Source : Mémoire de l'AQCIE, C-AQCIE-0011, p. 39
B-0006, annexe 3

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

56. En se basant sur l'historique des données réelles pour les équipements d'appareillage, on doit constater que l'écart du nombre d'équipements considéré pour le calcul du taux simulé et le calcul du taux réel n'explique pas l'écart du taux de risque réel et le taux risque simulée.
57. Il est impératif que la Stratégie permette une estimation fiable à long terme des investissements à effectuer au chapitre du maintien des actifs, car :
- Il est essentiel que le Transporteur puisse lisser les investissements et les interventions dans le temps en contrôlant le niveau de risque à long terme (B-0006, p. 29) ;
 - Il faut assurer la cohérence des interventions sur l'ensemble du parc immobilier dans une perspective de long terme (B-0006, p. 34).

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.

Laval, le 31 mai 2021

(S) Dunton Rainville sencrl

DUNTON RAINVILLE SENCRL
Procureurs de l'intervenante AQCIE