

C A N A D A

PROVINCE DE QUÉBEC  
DISTRICT DE MONTRÉAL

DOSSIER R-4140-2021

---

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

INVESTISSEMENTS 2021  
DONT LE COÛT INDIVIDUEL EST  
INFÉRIEUR À 65 M \$  
D'HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE (HQT)

---

HYDRO-QUÉBEC  
En sa qualité de Transporteur, TransÉnergie

Demanderesse

-et-

STRATÉGIES ÉNERGÉTIQUES (S.É.)  
et  
ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE LUTTE  
CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE  
(AQLPA)

Intervenantes

---

**LES INVESTISSEMENTS 2021 DONT LE COÛT INDIVIDUEL EST INFÉRIEUR À 65 M\$  
D'HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE (HQT)**

**MÉMOIRE**

M. Patrick Goulet  
M. André Bélisle  
M<sup>e</sup> Dominique Neuman, Procureur

Préparé pour:  
Stratégies Énergétiques (S.É.)  
Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)

Le 4 mai 2021



## SOMMAIRE EXÉCUTIF

*Note : Le premier chiffre (1) du numéro de la recommandation désigne la présente Phase 1. Le second chiffre du numéro de la recommandation correspond au chapitre du présent rapport*

### **RECOMMANDATION NO. SÉ-AQLPA-1.2.1**

#### **LA PERTE D'OUTILS COMPARATIFS PERMETTANT D'ÉVALUER LA DEMANDE D'AUTORISATION BUDGÉTAIRE D'HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE POUR 2021**

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de constater que celle-ci et les intervenants qui l'assistent ne disposent pas des outils d'évaluation des investissements proposés dans une perspective comparative et de planification long terme, ce dont ils disposaient jusqu'à la cause des investissements de 2019. Hydro-Québec TransÉnergie se dit en effet incapable de reconstituer, à des fins comparatives, des tableaux des investissements dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$ pour les années antérieures à 2020. Nous ne disposons donc, à des fins de comparaison interannuelle avec 2021, que du niveau des investissements de 2020. Une telle comparaison n'est pas d'une utilité optimale étant donné, d'une part, qu'il manquait le même outil comparatif à la Régie lors de son autorisation des investissements de 2020 et d'autre part, puisque les résultats réels sont réduits par les contraintes économiques et opérationnelles de la pandémie de COVID-19, ce qui inclut notamment des reports d'investissements en 2021.

Une mise à jour de la planification décennale des investissements d'Hydro-Québec TransÉnergie aurait été utile à la Régie pour recadrer ces variations entre 2020 et 2021 dans un horizon de long terme, notamment afin de circonscrire l'effet de la pandémie. Mais regrettamment, une telle mise à jour de cette planification décennale n'a pas été déposée en août 2020 par d'Hydro-Québec TransÉnergie et celle-ci a refusé notre demande d'en déposer une version au présent dossier avant le dépôt attendu pour août 2021 de ses causes tarifaires 2020 et 2021. La plus récente planification décennale des investissements dont nous disposons est donc celle de la cause tarifaire 2019 d'Hydro-Québec TransÉnergie.

**RECOMMANDATION NO. SÉ-AQLPA-1.2.2  
LE RATTRAPAGE BUDGÉTAIRE 2021 ET 2022**

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

Les budgets d'investissements en croissance des besoins de la clientèle non réalisés en 2020 et leur continuation de baisse en 2021 seront quant à eux plutôt rattrapés en 2022, après quoi il y aurait également une stabilisation à la baisse de ces budgets.

(Note : tel que vu plus loin, le rattrapage budgétaire ne signifie pas le rattrapage de la totalité des investissements eux-mêmes, vu le « surcoût pandémie ».)

**RECOMMANDATION NO. SÉ-AQLPA-1.3.1**

**LA « GESTION ACTIVE » DU PLAN DES INVESTISSEMENTS NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS, PAR DES AJUSTEMENTS EN COURS D'ANNÉE ET PAR L'AJOUT PARAMÉTRIQUE D'UN « TAUX DE SURUTILISATION » AUX PRÉVISIONS D'INVESTISSEMENTS DE L'ANNÉE-TÉMOIN**

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

- a) demeurer saisie tout au long de l'année de son dossier d'autorisation des investissements de TransÉnergie dont le coût individuel est inférieur à 65 M \$ afin de pouvoir ainsi statuer, en cours d'année, de façon prospective, sur des ajustements au plan d'investissements du Transporteur ou
- b) autoriser d'avance annuellement un « *taux de surutilisation* » pour les investissements ne générant pas de revenus additionnels qui soit suffisant pour réduire la possibilité que des investissements non autorisés de cette catégorie soient effectués aux risques du Transporteur sans que celui-ci ne sache d'avance s'ils seront ultérieurement reconnus comme prudemment acquis et utiles dans la cause tarifaire lors de leur mise en service ou
- c) le cumul des deux, ce que nous recommandons.

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

**RECOMMANDATION NO. SÉ-AQLPA-1.3.2****LA « GESTION ACTIVE » DU PLAN DES INVESTISSEMENTS SPÉCIFIQUEMENT POUR 2021**

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

a) inviter TransÉnergie à apporter à sa preuve, avant les dates des argumentations, tout nouvel ajustement éventuel déjà disponible à ses propositions d'autorisation pour 2021. La Régie demeurera toutefois également saisie tout au long du reste de l'année 2021 du présent afin de pouvoir ainsi statuer, en cours d'année 2021, de façon prospective, sur des ajustements au plan d'investissements du Transporteur ou

b) autoriser d'avance un « *taux de surutilisation* » pour les investissements ne générant pas de revenus additionnels en 2021 qui soit moindre, vu que l'année 2021 est déjà en partie avancée.

**RECOMMANDATION NO. SÉ-AQLPA-1.3.3****LE NIVEAU DE RISQUE RÉEL INFÉRIEUR OU ÉGAL AU NIVEAU DE RISQUE SIMULÉ**

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

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

**RECOMMANDATION NO. SÉ-AQLPA-1.3.4****LA GESTION INTÉGRÉE DES INTERVENTIONS SUR UN MÊME ÉQUIPEMENT ET LA NORMALISATION DES ÉQUIPEMENTS**

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

**RECOMMANDATION NO. SÉ-AQLPA-1.3.5****LE « SURCÔÛ PANDÉMIE »**

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

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

**RECOMMANDATION NO. SÉ-AQLPA-1.3.6****LES INVESTISSEMENTS DE 2021 NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS**

Vu l'absence d'outils efficaces de comparaison multiannuels des investissements ne générant pas de revenus additionnels proposés pour autorisation en 2021 par Hydro-Québec TransÉnergie, tel qu'énoncé au chapitre 2 du présent mémoire,

Vu l'objectif global de l'atteinte d'un niveau de risque réel des actifs du Transporteur qui soit égal ou inférieur au niveau de risque simulé que la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs préconise par les interventions qu'elle prescrit.

Vu la poursuite de la stratégie du Transporteur de gestion intégrée des interventions sur un même équipement et de normalisation de ses équipements,

Vu le caractère exceptionnel des années 2020 et 2021 ayant amené un report des investissements ne générant pas de revenus additionnels mais aussi un « *surcoût pandémie* » à ceux-ci,

Vu que le Transporteur fournit au présent dossier un niveau de détail suffisant et satisfaisant quant à ses investissements prévus en 2021 dans les catégories ne générant pas de revenus additionnels,

Vu les outils de « *gestion active du plan d'investissement de TransÉnergie* » que nous avons proposé à la Régie au présent mémoire,

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

**RECOMMANDATION NO. SÉ-AQLPA-1.4.1****LES INVESTISSEMENTS DE 2021 GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS**

Nous recommandons à la Régie de l'énergie d'autoriser le budget demandé par Hydro-Québec TransÉnergie pour ses investissements de 2021 en croissance des besoins de la clientèle. Ce budget toutefois ne devrait pas inclure de « *taux de surutilisation* » autorisé d'avance, vu que l'historique ne le justifie pas. Nous sommes confiants que, s'il devait s'avérer en cours d'année, qu'un investissement prévu cesse d'être requis en 2021 et n'y est pas réalisé, le Transporteur continuera de ne pas « *abuser* » de la situation et ne réallouera pas de façon intempestive à des projets non antérieurement dévoilés le budget non dépensé.

Comme nous l'avons proposé pour les investissements ne générant pas de revenus, nous invitons respectueusement la Régie, dans ses dossiers d'investissements, à accepter de demeurer saisie du dossier tout au long de l'année pour recevoir d'éventuelles demandes d'autorisations d'ajustements d'investissements en croissance. Ce cadre permettrait notamment au Transporteur de soumettre pour autorisation à la Régie d'éventuels projets en croissance non antérieurement dévoilés aux fins de l'autorisation initiale de la Régie.



## TABLE DES MATIÈRES

<b>1</b>	<b>LE PRÉSENT DOSSIER .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>LES OUTILS D'ÉVALUATION DES INVESTISSEMENTS PROPOSÉS DANS UNE PERSPECTIVE COMPARATIVE ET DE PLANIFICATION LONG TERME .....</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>LES INVESTISSEMENTS DE 2021 NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS .....</b>	<b>7</b>
3.1	LA « GESTION ACTIVE » DU PLAN DES INVESTISSEMENTS NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS, PAR DES AJUSTEMENTS EN COURS D'ANNÉE ET PAR L'AJOUT PARAMÉTRIQUE D'UN « TAUX DE SURUTILISATION » AUX PRÉVISIONS D'INVESTISSEMENTS DE L'ANNÉE-TÉMOIN.....	7
3.2	L'EXERCICE DE LA DISCRÉTION DU TRANSPORTEUR DANS LE CHOIX DE SES INVESTISSEMENTS NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS. LE MAINTIEN D'UN NIVEAU DE RISQUE ÉGAL OU INFÉRIEUR AU NIVEAU DE RISQUESIMULÉ PAR LA STRATÉGIE DE GESTION DE LA PÉRENNITÉ .....	16
3.2.1	La discrétion du Transporteur.....	16
3.2.2	Le niveau de risque réel inférieur ou égal au niveau de risque simulé.....	17
3.2.3	La gestion intégrée des interventions sur un même équipement et la normalisation des équipements.....	21
3.2.4	L'impact de la pandémie sur les investissements de 2021 ne générant pas de revenus additionnels.....	24
3.2.5	Les investissements 2021 d'Hydro-Québec TransÉnergie ne générant pas de revenus additionnels dont l'autorisation est demandée.....	26
3.3	CONCLUSION SUR LES INVESTISSEMENTS 2021 D'HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS .....	30
<b>4</b>	<b>LES INVESTISSEMENTS DE 2021 GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS .....</b>	<b>31</b>
<b>5</b>	<b>CONCLUSION .....</b>	<b>37</b>



## 1

**LE PRÉSENT DOSSIER**

1 - La Régie de l'énergie est saisie, au présent dossier R-4140-2021, d'une [demande B-0002](#) d'Hydro-Québec TransÉnergie (HQT), visant l'autorisation de ses investissements de l'année 2021 dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$, suivant les articles 31(5°) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (RLRQ c. R-6.01) et les 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). Ces investissements sont présentés comme [pièce B-0018, HQD-1, Doc. 1 \(v.r.r.\)](#).

Dans ce dossier, Hydro-Québec TransÉnergie (HQT) présente également son [Bilan B-0006, HQT-2, Doc. 1 de sa stratégie de gestion de la pérennité des actifs pour la période 2017-2020](#).

2 - Le présent mémoire constitue les représentations de ***Stratégies Énergétiques (S.É.) et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)*** dans ce dossier.

## 2

## LES OUTILS D'ÉVALUATION DES INVESTISSEMENTS PROPOSÉS DANS UNE PERSPECTIVE COMPARATIVE ET DE PLANIFICATION LONG TERME

3 - La Régie de l'énergie et les intervenants qui l'assistent ne disposent pas des outils d'évaluation des investissements proposés dans une perspective comparative et de planification long terme, ce dont ils disposaient jusqu'à la cause des investissements de 2019.

4 - En effet, en premier lieu, la Régie de l'énergie et les intervenants ne peuvent comparer sur une base multiannuelle les niveaux globaux d'investissements proposés dans chaque catégorie puisque, jusqu'en 2019, le seuil en-deçà duquel ceux-ci étaient autorisés de façon globale catégorielle n'était que de 25M\$ jusqu'en 2019, alors que ce seuil est passé à 65M\$ depuis 2020 (*Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*, RLRQ c. R-6.01, r. 2).

En réponse à la demande de renseignements no. 1 de SÉ-AQLPA, Hydro-Québec TransÉnergie se dit incapable de reconstituer, à des fins comparatives, des tableaux des investissements dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$ pour les années antérieures à 2020 (**HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-4140-2020, [Pièce B-0017, HQT-3, Doc. 4.1](#), Réponses 1.1.1 à 1.1.4 à SÉ-AQLPA).

5 - Nous ne disposons donc, à des fins de comparaison interannuelle avec 2021, que du niveau des investissements de 2020. Une telle comparaison n'est pas d'une utilité optimale étant donné, d'une part, qu'il manquait le même outil comparatif à la Régie lors de son autorisation des investissements de 2020 et d'autre part, puisque les résultats réels sont réduits par les contraintes économiques et opérationnelles de la pandémie de COVID-19, ce qui inclut notamment des reports d'investissements en 2021.

**Investissements dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$ d'Hydro-Québec TransÉnergie 2020 et 2021 (M\$)**

	2020 Autorisé	2020 Réel 9 mois plus estimé 3 mois	2021 Proposé
<b>NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS</b>			
Maintien des actifs	670	590	789
Amélioration et maintien de la qualité du service	67	68	74
Respect des exigences	41	43	53
Sous-total	778	701	916
<b>CROISSANCE DES BESOINS DE LA CLIENTÈLE</b>	142	84	112
<b>TOTAL</b>	<b>920</b>	<b>785</b>	<b>1028</b>

Source : **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-4140-2020, [Pièce B-0018, HQD-1, Doc. 1 \(v.r.r.\)](#), Tableaux 3 et 4.

6 - Une mise à jour de la planification décennale des investissements d'Hydro-Québec TransÉnergie aurait été utile à la Régie pour recadrer ces variations entre 2020 et 2021 dans un horizon de long terme, notamment afin de circonscrire l'effet de la pandémie. Mais regrettamment, une telle mise à jour de cette planification décennale n'a pas été déposée en août 2020 par d'Hydro-Québec TransÉnergie et celle-ci a refusé notre demande d'en déposer une version au présent dossier avant le dépôt attendu pour août 2021 de ses causes tarifaires 2020 et 2021 (**HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-4140-2020, [Pièce B-0017, HQT-3, Doc. 4.1](#), Réponse 1.5.1 à SÉ-AQLPA).

7 - La plus récente planification décennale des investissements dont nous disposons est donc celle de la cause tarifaire 2019 d'Hydro-Québec TransÉnergie.

8 - De plus, au présent dossier, Hydro-Québec TransÉnergie fournit à titre indicatif la prévision suivante de ses investissements dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$ pour les années 2022 à 2024 :

**Tableau 6**  
**Prévision des investissements**  
**(M\$)**

Catégorie d'investissement	2022	2023	2024
<b>Ne générant pas de revenus additionnels</b>	<b>852</b>	<b>880</b>	<b>866</b>
Maintien des actifs	734	774	762
Maintien et amélioration de la qualité du service	75	62	65
Respect des exigences	43	44	39
<b>Générant des revenus additionnels</b>	<b>156</b>	<b>106</b>	<b>105</b>
Croissance des besoins de la clientèle	156	106	105
<b>Total</b>	<b>1 008</b>	<b>986</b>	<b>971</b>

Source : **HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-4140-2020, [Pièce B-0018, HQD-1, Doc. 1 \(v.r.r.\)](#), Tableau 6.

## 9 - CONSTATS

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

Les budgets d'investissements en croissance des besoins de la clientèle non réalisés en 2020 et leur continuation de baisse en 2021 seront quant à eux plutôt rattrapés en 2022, après quoi il y aurait également une stabilisation à la baisse de ces budgets.

(Note : tel que vu plus loin, le rattrapage budgétaire ne signifie pas le rattrapage de la totalité des investissements eux-mêmes, vu le « surcoût pandémie ».)

**RECOMMANDATION NO. SÉ-AQLPA-1.2.1****LA PERTE D'OUTILS COMPARATIFS PERMETTANT D'ÉVALUER LA DEMANDE D'AUTORISATION BUDGÉTAIRE D'HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE POUR 2021**

Nous recommandons à la Régie de l'énergie de constater que celle-ci et les intervenants qui l'assistent ne disposent pas des outils d'évaluation des investissements proposés dans une perspective comparative et de planification long terme, ce dont ils disposaient jusqu'à la cause des investissements de 2019. Hydro-Québec TransÉnergie se dit en effet incapable de reconstituer, à des fins comparatives, des tableaux des investissements dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$ pour les années antérieures à 2020. Nous ne disposons donc, à des fins de comparaison interannuelle avec 2021, que du niveau des investissements de 2020. Une telle comparaison n'est pas d'une utilité optimale étant donné, d'une part, qu'il manquait le même outil comparatif à la Régie lors de son autorisation des investissements de 2020 et d'autre part, puisque les résultats réels sont réduits par les contraintes économiques et opérationnelles de la pandémie de COVID-19, ce qui inclut notamment des reports d'investissements en 2021.

Une mise à jour de la planification décennale des investissements d'Hydro-Québec TransÉnergie aurait été utile à la Régie pour recadrer ces variations entre 2020 et 2021 dans un horizon de long terme, notamment afin de circonscrire l'effet de la pandémie. Mais regrettamment, une telle mise à jour de cette planification décennale n'a pas été déposée en août 2020 par d'Hydro-Québec TransÉnergie et celle-ci a refusé notre demande d'en déposer une version au présent dossier avant le dépôt attendu pour août 2021 de ses causes tarifaires 2020 et 2021. La plus récente planification décennale des investissements dont nous disposons est donc celle de la cause tarifaire 2019 d'Hydro-Québec TransÉnergie.

**RECOMMANDATION NO. SÉ-AQLPA-1.2.2****LE RATTRAPAGE BUDGÉTAIRE 2021 ET 2022**

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

Les budgets d'investissements en croissance des besoins de la clientèle non réalisés en 2020 et leur continuation de baisse en 2021 seront quant à eux plutôt rattrapés en 2022, après quoi il y aurait également une stabilisation à la baisse de ces budgets.

(Note : tel que vu plus loin, le rattrapage budgétaire ne signifie pas le rattrapage de la totalité des investissements eux-mêmes, vu le « surcoût pandémie ».)



## 3

**LES INVESTISSEMENTS DE 2021 NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS****3.1 LA « GESTION ACTIVE » DU PLAN DES INVESTISSEMENTS NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS, PAR DES AJUSTEMENTS EN COURS D'ANNÉE ET PAR L'AJOUT PARAMÉTRIQUE D'UN « TAUX DE SURUTILISATION » AUX PRÉVISIONS D'INVESTISSEMENTS DE L'ANNÉE-TÉMOIN**

**10** - Nous choisissons de traiter au présent chapitre sur les investissements de 2021 ne générant pas de revenus additionnels (*et non pas globalement pour l'ensemble des catégories d'investissements*) de la « gestion active » du plan d'investissements (que ce soit par des ajustements en cours d'année ou par l'ajout paramétrique d'un « *taux de surutilisation* » aux prévisions d'investissements de l'année-témoin).

En effet, bien que cette gestion active soit envisagée par Hydro-Québec pour l'ensemble des investissements, au présent rapport nous arrivons à la conclusion que le traitement des écarts réel/prévision est très différent selon qu'il s'agisse des investissements ne générant pas de revenus additionnels ou de ceux en croissance des besoins de la clientèle.

**11** - Depuis plusieurs années, Hydro-Québec TransÉnergie (HQT), aux fins de sa demande d'autorisation des investissements, ajoute de façon paramétrique un « *taux de surutilisation* » à ses prévisions d'investissements de l'année-témoin. Elle l'applique uniformément à toutes les catégories d'investissements (ce qui nous semble erroné tel qu'expliqué ci-après).

Ce « *taux de surutilisation* » a été de 113% en 2018 et en 2019, puis de 110% en 2020 et est de nouveau proposé à 110% pour 2021 au présent dossier (**HYDRO-QUÉBEC**

TRANSÉNERGIE, Dossier R-4140-2021, [Pièce B-0014, HQT-3, Doc. 1](#), Réponse 4.1 à la Régie, tableau R4.1-1 :

Tableau R4.1-1  
Suivi des taux et montants de surutilisation par catégorie

Catégories d'investissement	2018		2019		2020		2021	
	%	M\$	%	M\$	%	M\$	%	M\$
Maintien des actifs	113 %	64	113 %	65	110 %	67	110 %	79
Maintien et amélioration de la qualité du service	113 %	6	113 %	7	110 %	7	110 %	7
Respect des exigences	113 %	3	113 %	8	110 %	4	110 %	5
Croissance des besoins de la clientèle	113 %	11	113 %	16	110 %	14	110 %	11
Total	113 %	84	113 %	96	110 %	92	110 %	103

12 - Au dossier R-4097-2019, dans sa [décision D-2020-020](#), la Régie exprimait en effet son souhait de voir le Transporteur effectuer une « *gestion active de son plan d'investissement* ». Elle proposait alors deux outils :

- Des ajustements en cours d'année.
- L'ajout de façon paramétrique un « *taux de surutilisation* » à ses prévisions d'investissements de l'année-témoin.

L'extrait de la [décision D-2020-020](#) se lisait comme suit :

« [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.** ».

[Souligné en caractère gras par nous]

13 - Le Transporteur a alors tenté de faire approuver par la Régie *a posteriori* des investissements supplémentaires qui n'avaient pas initialement autorisés dans la cause d'investissements annuelle, en les soumettant lors de la cause subséquente.

Mais cette manière de faire a échoué et fut rejetée par la Régie, celle-ci jugeant inappropriée une autorisation rétroactive d'investissements déjà réalisés et référant plutôt le Transporteur aux causes tarifaires pour faire reconnaître comme prudemment acquis et utiles ses investissements additionnels au moment de leur mise en service, aux fins d'inclusion à la base tarifaire :

[48] Le Transporteur demande à la Régie de **constater l'écart des investissements réels de l'année 2018 par rapport aux investissements autorisés par la décision D-2018-014**, pour fins d'intégration à sa base de tarification, lors d'une prochaine demande tarifaire.

**Subsidiairement, il demande à la Régie d'autoriser les projets d'investissement de l'année 2018 s'élevant à un montant de 119 M\$.**

[49] La Régie a demandé au Transporteur de justifier cette demande relative aux investissements réels de 2018, étant donné que de telles demandes n'ont jamais été soumises auparavant. L'AQCIE-CIFQ aussi s'est interrogé sur la signification et la portée réglementaire de cette demande du Transporteur.

[50] En réponse à la Régie, le Transporteur affirme ne pas avoir présenté de demande de ce type dans le passé, puisque les écarts entre les investissements réels et ceux autorisés étaient modestes, comparativement à l'écart constaté en 2018. Il indique qu'il fait face, pour la première fois, à un écart marqué et qu'il lui apparaît ainsi prudent et respectueux envers la Régie de présenter une demande spécifique à cet égard. Il ajoute qu'il suivra les indications de la Régie quant au traitement approprié de l'écart constaté pour 2018, en conformité avec le cadre législatif et réglementaire. Enfin, le

Transporteur précise qu'il présentera, comme à l'habitude, les informations pertinentes au moment de l'inclusion des investissements à sa base de tarification.<sup>1</sup> [...]

### Opinion de la Régie

[53] La Régie prend note de l'intention du Transporteur de suivre ses indications quant au traitement approprié de l'écart constaté en 2018, en conformité avec le cadre législatif et réglementaire.

[54] L'article 73 de la Loi prévoit qu'une autorisation de la Régie est requise, notamment, lorsque le transporteur d'électricité souhaite acquérir des actifs ou étendre son réseau de transport d'électricité.

[55] Tel qu'exprimé dans sa décision D-2019-116<sup>2</sup>, la Régie est d'avis que **l'établissement des investissements est un exercice prospectif fondé sur une vision de l'avenir de la gestion des actifs et de la croissance de la demande.**

[56] Par ailleurs, le Transporteur affirme qu'il présentera les informations pertinentes sur les investissements de 2018 au moment de leur inclusion à sa base de tarification. **La Régie est d'avis qu'elle pourra effectivement, au moment de l'intégration des actifs à la base de tarification, juger de leur acquisition prudente et de leur utilité.**<sup>3</sup>

[57] La Régie constate l'écart de 119 M\$ des investissements réels de 2018 par rapport aux investissements autorisés par sa décision D-2018-014. Elle invite le Transporteur à fournir, comme à l'habitude, les informations pertinentes relatives aux investissements de 2018 en vue de leur inclusion à sa base de tarification. [...]

[79] En ce qui a trait à la demande d'autorisation de l'écart de 91 M\$ entre le budget des investissements pour 2019, autorisé dans les décisions D-2019-030 et D-2019-068, et le montant réel anticipé pour 2019, la Régie juge qu'il y a lieu d'appliquer le même traitement que pour l'écart constaté entre le budget prévu pour les investissements de 2018 et le montant qu'elle a autorisé dans sa décision D-2018-014. En effet, **pour les raisons exprimées au paragraphe 55, la Régie considère qu'il n'est ni opportun, ni utile d'autoriser des investissements qui ont déjà été réalisés.** Ce faisant, la Régie constate

<sup>1</sup> Note infrapaginale dans la citation : [HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE, Dossier R-4097-2019,] [Pièce B-0016](#), [HQT-3, Doc. 1.1,] p. 3 et 4.

<sup>2</sup> Note infrapaginale dans la citation : Décision [D-2019-116](#).

<sup>3</sup> Note infrapaginale dans la citation : [HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE, Dossier R-4097-2019,] [Pièce B-0016](#), [HQT-3, Doc. 1.1,] p. 4.

*l'écart de 91 M\$ pour les investissements estimés en 2019, comparativement aux montants autorisés dans ses décisions D-2019-030 et D-2019-068. Par ailleurs, **la Régie comprend que le Transporteur présentera les informations pertinentes relatives aux investissements de 2019 au moment de demander leur inclusion à sa base de tarification.***

*[Souligné en caractère gras par nous]*

14 - Une telle solution ne nous apparaît pas entièrement satisfaisante.

Nous croyons en effet qu'il est réglementairement anormal, dans le cadre de la Régie de l'énergie du Québec, et sauf dans des cas très exceptionnels, que le transporteur électrique soit obligé de prendre le risque de réaliser des investissements sans autorisation préalable et sujets à reconnaissance seulement *a posteriori*. L'institution d'une procédure d'autorisation préalable des investissements dans la *Loi sur la Régie de l'énergie* vise précisément à éviter que de tels investissements soient réalisés à risque comme cela survient auprès d'autres juridictions nord-américaines, sans que le Transporteur puisse raisonnablement savoir d'avance s'ils seront ultérieurement reconnus comme prudemment acquis et utiles dans une cause tarifaire lors de leur mise en service.

Les investissements imprévus d'un transporteur électrique, non déjà inclus dans son budget initial, ne sont pas présumés constituer des caprices dont il faut se méfier. Si le Transporteur désire effectuer de tels investissements imprévus, il faut présumer qu'il existe une justification de le faire. Et il est du devoir du cadre réglementaire de s'adapter afin de pouvoir statuer sur cette justification, au préalable, et ainsi autoriser préalablement ces investissements imprévus.

15 - Quels outils demeurent donc disponibles à la Régie pour permettre au Transporteur d'effectuer une « *gestion active de son plan d'investissement* » répondant à un tel objectif ?

16 - Nous en voyons deux :

- En premier lieu, la Régie pourrait demeurer saisie tout au long de l'année témoin du dossier d'autorisation des investissements du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$. Le Transporteur pourrait ainsi, tout au long de l'année, soumettre des « *ajustements en cours d'année* » à son plan d'investissements à des fins d'autorisation par la Régie, lesquelles seraient alors bel et prospectives.
  
- Ou alors, le Transporteur peut continuer d'ajouter de façon paramétrique un « *taux de surutilisation* » à ses prévisions d'investissements de l'année-témoin. **Mais si le Transporteur ne dispose pas de la capacité, en parallèle, de soumettre pour autorisation des « *ajustements en cours d'année* » à son plan d'investissements, alors logiquement, par prudence, le « *taux de surutilisation* » devra être plus élevé de manière à s'assurer que le Transporteur pourra pleinement offrir et maintenir la fiabilité et la qualité du service. Inversement, plus la Régie disposera de la capacité d'autoriser des « *ajustements en cours d'année* » au plan d'investissements annuel, moins il lui sera requis d'avoir autorisé d'avance un taux de surutilisation.**

17 - L'autorisation d'« *ajustements en cours d'année* » présente l'avantage de permettre à la Régie, assistée des intervenants, de suivre la justification des budgets excédentaires, mais au prix d'une plus grande lourdeur procédurale.

À l'inverse, l'ajout paramétrique d'un « *taux de surutilisation* » aux prévisions d'investissements offre plus de flexibilité au Transporteur, plus de simplicité procédurale, mais moins de contrôle par la Régie de l'énergie, assistée des intervenants.

18 - Par la présente, nous invitons donc respectueusement la Régie de l'énergie à choisir le modèle de « *gestion active du plan d'investissement de TransÉnergie* » qui lui apparaît préférable entre les trois voies suivantes :

a) demeurer saisie tout au long de l'année de son dossier d'autorisation des investissements de TransÉnergie dont le coût individuel est inférieur à 65 M \$ afin de pouvoir ainsi statuer, en cours d'année, de façon prospective, sur des ajustements au plan d'investissements du Transporteur ou

b) autoriser d'avance annuellement un « *taux de surutilisation* » qui soit suffisant pour réduire la possibilité que des investissements non autorisés soient effectués aux risques du Transporteur sans que celui-ci ne sache d'avance s'ils seront ultérieurement reconnus comme prudemment acquis et utiles dans la cause tarifaire lors de leur mise en service ou

c) le cumul des deux, ce que nous recommandons.

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

**RECOMMANDATION NO. SÉ-AQLPA-1.3.1**

LA « GESTION ACTIVE » DU PLAN DES INVESTISSEMENTS NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS, PAR DES AJUSTEMENTS EN COURS D'ANNÉE ET PAR L'AJOUT PARAMÉTRIQUE D'UN « TAUX DE SURUTILISATION » AUX PRÉVISIONS D'INVESTISSEMENTS DE L'ANNÉE-TÉMOIN

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

- a) demeurer saisie tout au long de l'année de son dossier d'autorisation des investissements de TransÉnergie dont le coût individuel est inférieur à 65 M \$ afin de pouvoir ainsi statuer, en cours d'année, de façon prospective, sur des ajustements au plan d'investissements du Transporteur ou
- b) autoriser d'avance annuellement un « *taux de surutilisation* » pour les investissements ne générant pas de revenus additionnels qui soit suffisant pour réduire la possibilité que des investissements non autorisés de cette catégorie soient effectués aux risques du Transporteur sans que celui-ci ne sache d'avance s'ils seront ultérieurement reconnus comme prudemment acquis et utiles dans la cause tarifaire lors de leur mise en service ou
- c) le cumul des deux, ce que nous recommandons.

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



**RECOMMANDATION NO. SÉ-AQLPA-1.3.2****LA « GESTION ACTIVE » DU PLAN DES INVESTISSEMENTS SPÉCIFIQUEMENT POUR 2021**

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

a) inviter TransÉnergie à apporter à sa preuve, avant les dates des argumentations, tout nouvel ajustement éventuel déjà disponible à ses propositions d'autorisation pour 2021. La Régie demeurera toutefois également saisie tout au long du reste de l'année 2021 du présent afin de pouvoir ainsi statuer, en cours d'année 2021, de façon prospective, sur des ajustements au plan d'investissements du Transporteur ou

b) autoriser d'avance un « *taux de surutilisation* » pour les investissements ne générant pas de revenus additionnels en 2021 qui soit moindre, vu que l'année 2021 est déjà en partie avancée.

### **3.2 L'EXERCICE DE LA DISCRÉTION DU TRANSPORTEUR DANS LE CHOIX DE SES INVESTISSEMENTS NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS. LE MAINTIEN D'UN NIVEAU DE RISQUE ÉGAL OU INFÉRIEUR AU NIVEAU DE RISQUE SIMULÉ PAR LA STRATÉGIE DE GESTION DE LA PÉRENNITÉ**

#### **3.2.1 La discrétion du Transporteur**

**20** - Les diverses catégories d'investissements du Transporteur ne générant pas de revenus additionnels revêtent toutes un caractère discrétionnaire.

Ainsi les investissements en maintien des actifs ne sont pas automatiquement effectués par HQT en fonction des résultats des matrices de risque de la Stratégie de gestion de la pérennité. La décision d'intervenir fait appel au jugement du Transporteur et s'inscrit dans le cadre de sa stratégie de gestion intégrée des diverses interventions sur un même équipement, stratégie que nous appuyons. Des interventions peuvent ainsi être déplacées dans le temps.

Il en est de même des investissements en respect des exigences, alors que le Transporteur dispose également d'un niveau de flexibilité dans le temps, d'autant plus que les « *exigences* » visées comprennent non seulement celles issues de lois et règlements mais aussi de normes internes à Hydro-Québec, incluant celles basées sur des normes de conseils de fiabilité.

Enfin, les investissements en amélioration et maintien de la qualité de service sont ceux comportant le niveau de discrétion le plus élevé.

### 3.2.2 Le niveau de risque réel inférieur ou égal au niveau de risque simulé

21 - Dans l'exercice de sa discrétion de procéder à des investissements en maintien des actifs, nous soumettons de plus que le Transporteur doit viser l'atteinte d'un niveau de risque réel de ses actifs qui soit égal ou inférieur au niveau de risque simulé que la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs préconise par les interventions qu'elle prescrit.

22 - Le Transporteur indique à cet égard :

**HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-4097-2019, Pièce B-0017, HQT-3, Doc. 2.1, page 15, lignes 3-4 :

*le taux de risque réel **inclut généralement davantage d'interventions** et il est normal qu'il soit inférieur au risque simulé.*

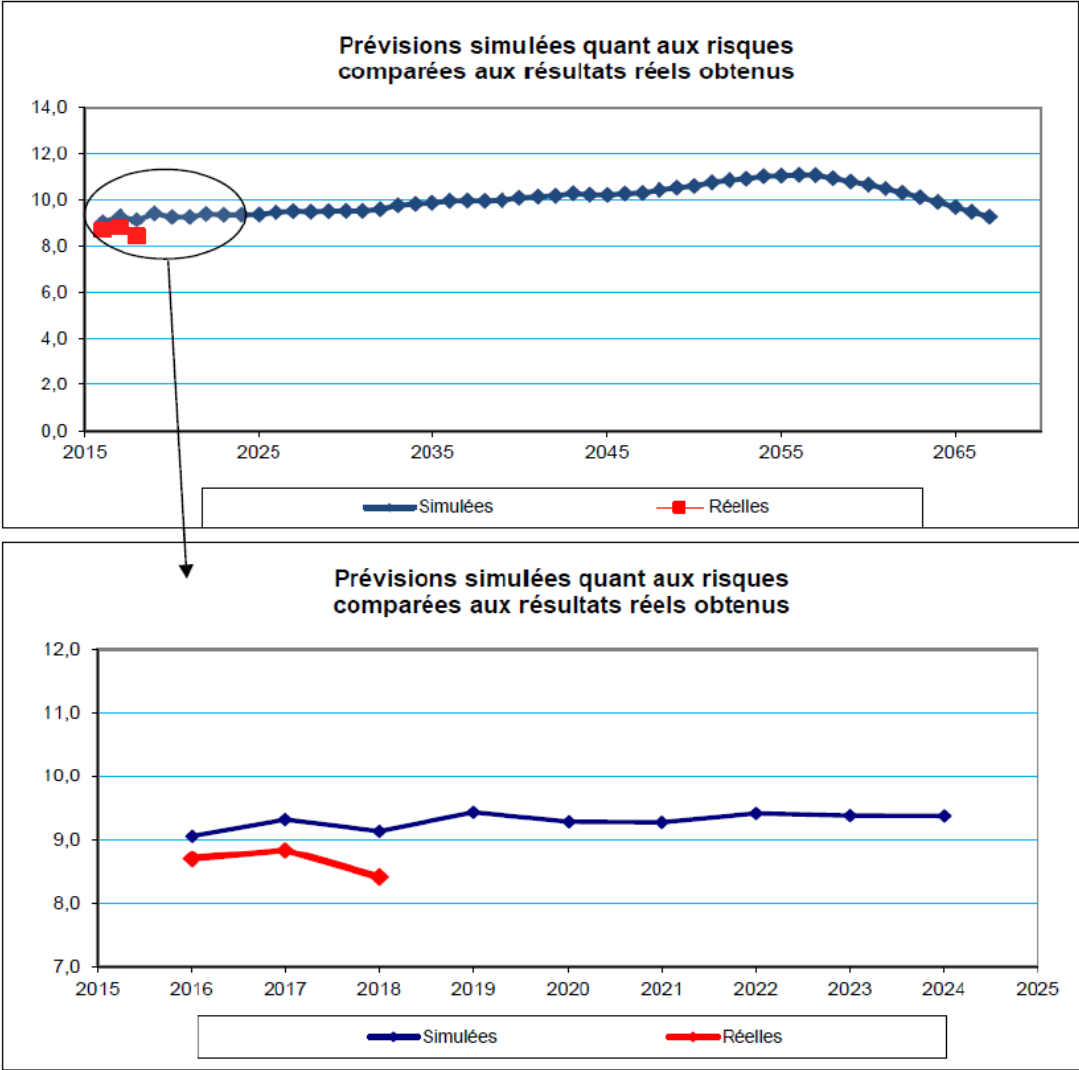
*[Souligné en caractère gras par nous]*

23 - En d'autres termes, nous soumettons respectueusement à la Régie qu'il est inexact de poser le niveau de risque simulé comme constituant l'objectif à atteindre. Il s'agit plutôt de l'objectif à ne pas dépasser.

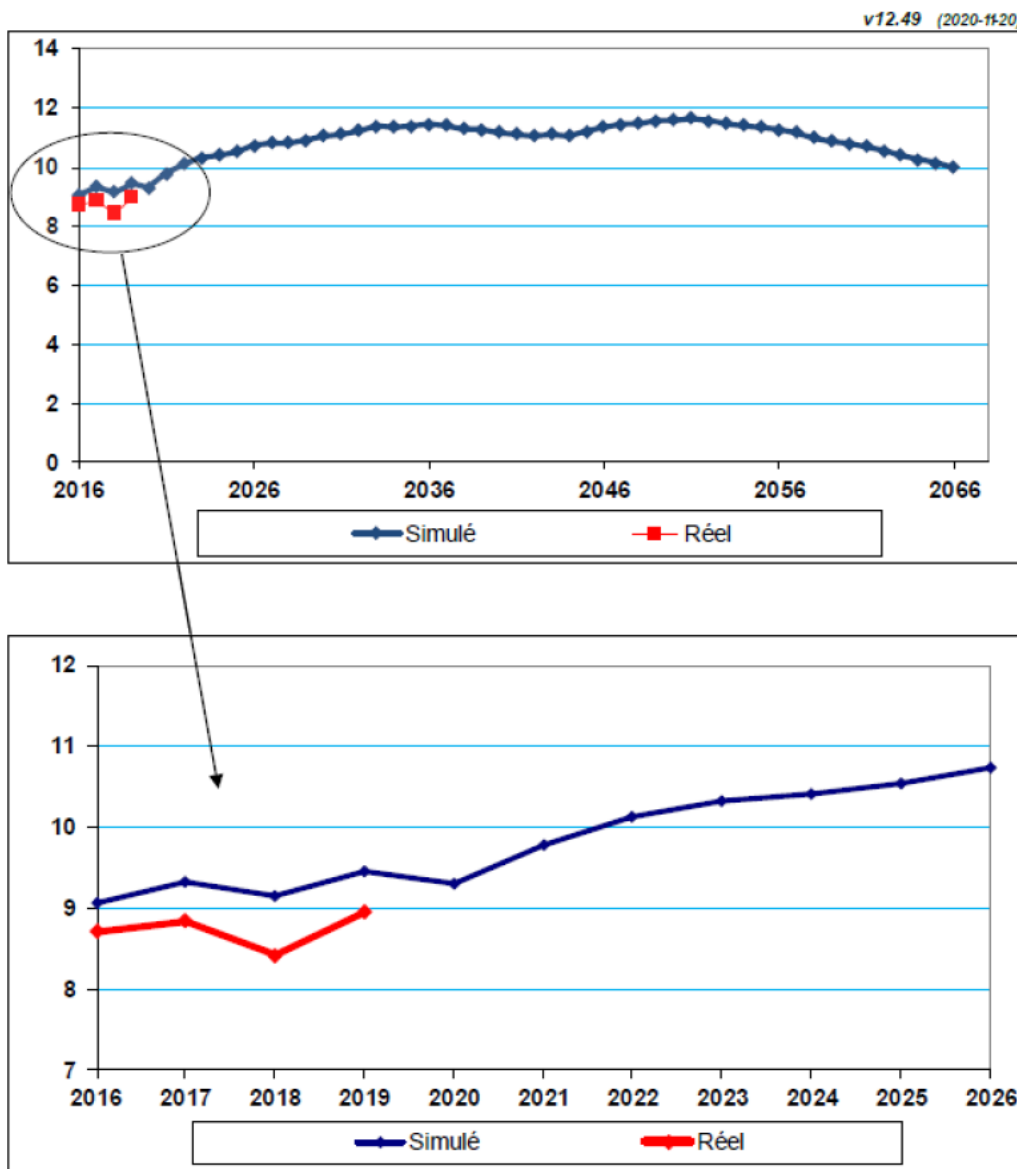
Si le risque réel est inférieur au risque simulé, cela ne signifie pas en soi qu'il y aurait eu surinvestissement en maintien des actifs.

24 - Le [Bilan B-0006, HQT-2, Doc. 1 de la stratégie de gestion de la pérennité des actifs pour la période 2017-2020](#) du Transporteur montre que le niveau de risque (tant global que celui des équipements d'appareillage électrique) suit le risque simulé d'une année à l'autre tout en demeurant quelque peu et acceptablement inférieur :

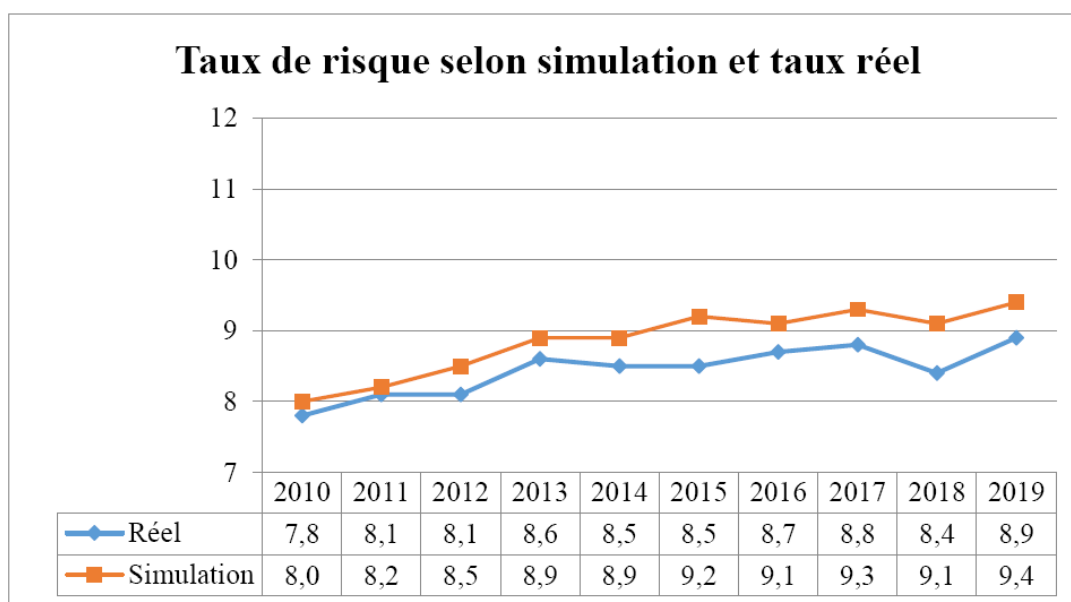
Figure 3  
Évolution du taux de risque



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



25 - L'AQCIE-CIFQ a reconstitué la même tendance historiquement dans le texte de sa demande de renseignements no. 1 à Hydro-Québec TransÉnergie [C-AQCIE-CIFQ-0018](#) :



Références:      2010 à 2014      R-3982-2016, B-0006, page 39  
                          2015                R-4013-2017, B-0004, page 32  
                          2016 à 2019      R-4140-2020, B-0006, page 40

### **RECOMMANDATION NO. SÉ-AQLPA-1.3.3**

#### **LE NIVEAU DE RISQUE RÉEL INFÉRIEUR OU ÉGAL AU NIVEAU DE RISQUE SIMULÉ**

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

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

### 3.2.3 La gestion intégrée des interventions sur un même équipement et la normalisation des équipements

26 - Dans l'exercice de sa discrétion de procéder à des investissements ne générant pas de revenus additionnels, le Transporteur nous indique qu'il poursuit sa stratégie de gestion intégrée des interventions sur un même équipement et de normalisation de ses équipements :

**HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-4140-2020, [Pièce B-0006, HQT-2, Document 1](#), Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du transporteur - Bilan 2017-2020, sections 2.4 et 2.5 :

#### **2.4 Orientations sur le choix des interventions (Étape 2)**

*À cette étape, le Transporteur élabore les orientations qui serviront de guide aux gestionnaires des unités territoriales afin qu'ils sélectionnent, dans le choix des interventions soumises, les équipements visés par la Stratégie. Ces orientations favorisent aussi l'intégration des projets en Maintien des actifs aux projets de Croissance des besoins de la clientèle.*

*Le Transporteur ayant procédé à la réingénierie globale de sa chaîne d'approvisionnement, les équipements sont soumis à un processus de normalisation et d'homologation tenant compte des aspects suivants : performance technique, économie du coût global (coût de possession), sécurité du personnel et environnement. **Cette réingénierie amène le Transporteur à normaliser ses choix d'équipements pour l'ensemble de ses projets de croissance et de pérennité. Cette normalisation est prise en considération dans le choix de la solution retenue.***

*Au terme de l'étape 2, le Transporteur a fourni les orientations afin de s'assurer que les interventions soumises par les gestionnaires des unités territoriales cadrent avec le niveau d'investissements et la quantité d'équipements devant faire l'objet d'interventions, établis à partir des produits (grille de risque, outil de simulation, etc.) de la Stratégie.*

#### **2.5 Détermination des interventions et des investissements (Étape 3)**

*À cette étape, le Transporteur **valide la conformité des interventions soumises avec les besoins de renouvellement d'équipements identifiés et détermine les interventions retenues et les investissements requis.***

**Le Transporteur tient compte dans ses analyses, de l'état réel de certains équipements et des interventions planifiées intégrant plusieurs types d'équipements dans un même projet afin de réduire les coûts globaux.**

*De plus, la planification intégrée des interventions liées à la pérennité des actifs et celles liées à la croissance des besoins de la clientèle **permet au Transporteur d'optimiser ses interventions et ainsi de réaliser les bons projets, au bon moment et au meilleur coût.***

*La planification intégrée fait maintenant partie intégrante des façons de faire du Transporteur et **lui permet d'avoir une vision globale de l'évolution de son réseau, tout en assurant la cohérence de l'ensemble des actions nécessaires à la réalisation de sa mission de base.***

*Au terme de l'étape 3, le Transporteur dispose de tous les éléments nécessaires pour formuler sa demande d'autorisation du budget annuel des investissements auprès de la Régie.*

*[Souligné en caractère gras par nous]*

**HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-4140-2020, [Pièce B-0006, HQT-2, Document 1](#), Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du transporteur - Bilan 2017-2020, page 34 :

*La Stratégie permet en outre d'assurer la cohérence des interventions sur l'ensemble du parc, dans une perspective de long terme et s'avère performante à plusieurs niveaux :*

- *D'une part, la pérennité du parc **est assurée par une vision des actifs durant leur durée de vie. En tenant compte d'un horizon aussi lointain que cinquante (50) ans, le Transporteur s'assure d'une stratégie de gestion à long terme garantissant aux futurs utilisateurs l'héritage d'un réseau en santé.** [...]*

*[Souligné en caractère gras par nous]*

27 - Une telle stratégie est bénéfique tant sur le plan économique (en évitant la multiplication des interventions sur le même site et la multiplication inutile des stocks) et du point de vue environnemental (en évitant le gaspillage des ressources tant matérielles qu'humaines).

Nous continuons donc d'appuyer cette stratégie.



**RECOMMANDATION NO. SÉ-AQLPA-1.3.4**

**LA GESTION INTÉGRÉE DES INTERVENTIONS SUR UN MÊME ÉQUIPEMENT ET LA NORMALISATION DES ÉQUIPEMENTS**

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

### 3.2.4 L'impact de la pandémie sur les investissements de 2021 ne générant pas de revenus additionnels

28 - Dans l'exercice de sa discrétion de procéder à des investissements ne générant pas de revenus additionnels en 2021, le Transporteur nous indique l'impact de la pandémie.

Celle-ci a en effet amené le report de 2020 à 2021 de travaux qui avaient été dictés par la Stratégie, notamment pour les équipements d'appareillage et les systèmes d'automatisme.

Il souligne aussi le ralentissement des interventions et leur coût exceptionnellement plus élevé. Nous comprenons donc que le rattrapage budgétaire constaté en 2021 par rapport aux investissements réels et estimés (9+3 mois) de 2020 ne se traduit pas nécessairement par un rattrapage en 2021 de toutes les interventions ainsi reportées :

**HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-4140-2020, [Pièce B-0010, HQT-1, Document 1 \(v.r.\)](#),

*Cet écart s'explique en partie par le contexte particulier du **ralentissement des projets du Transporteur au printemps 2020 à la suite de la COVID-19 et des mesures sanitaires mises en place pour protéger les employés.***

*[Souligné en caractère gras par nous]*

**HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-4140-2020, [Pièce B-0010, HQT-1, Document 1 \(v.r.\)](#), page 10, lignes 1-7 :

*En Maintien des actifs [N.D.L.R. : en 2020], un écart de -80 M\$ est anticipé et s'explique par la combinaison de deux éléments :*

- o la non-réalisation des volumes de travaux dictés par la Stratégie, pour les équipements d'appareillage et les systèmes d'automatisme;*
- o **les coûts plus élevés des interventions.***

*[Souligné en caractère gras par nous]*

**HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE**, Dossier R-4140-2020, [Pièce B-0010, HQT-1, Document 1 \(v.r.\)](#), page 11, lignes 1-13 :

Tel qu'il appert du tableau 4, le budget demandé en 2021 pour les projets de moins de 65 M\$ est de 1 028 M\$. **Cette demande respecte les investissements totaux établis à partir de la Stratégie et tient compte de l'impact de la COVID-19 sur les investissements estimés de 2020.**

Compte tenu de la reprise de ses activités bien amorcée à l'automne 2020, le Transporteur demeure confiant quant à la poursuite de ses activités en 2021 afin de se conformer à la Stratégie et respecter le budget demandé. Il restera toutefois prudent et assurera une gouvernance serrée des investissements ainsi que de leur impact sur l'évolution du respect de la Stratégie.

**L'augmentation du budget des investissements 2021 par rapport à 2020 s'explique principalement par une part plus importante des projets en Maintien des actifs par rapport aux montants globaux des investissements, et ce principalement en maintien des équipements d'appareillage, des lignes et des systèmes d'automatisme.**

[Souligné en caractère gras par nous]

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

30 - Nous comprenons donc que les budgets soumis d'investissements ne générant pas de revenus additionnels d'Hydro-Québec TransÉnergie tiennent compte de ce « surcoût pandémie » dans le cadre de l'exercice du niveau de discrétion du Transporteur quant au moment où ces investissements seront réalisés.

#### **RECOMMANDATION NO. SÉ-AQLPA-1.3.5**

##### **LE « SURCOÛT PANDÉMIE »**

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

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

### 3.2.5 Les investissements 2021 d'Hydro-Québec TransÉnergie ne générant pas de revenus additionnels dont l'autorisation est demandée

31 - C'est en tenant compte des aspects ci-dessus énoncés qu'Hydro-Québec TransÉnergie fournit les ventilations suivantes quant aux investissements 2021 ne générant pas de revenus additionnels dont l'autorisation est demandée :

**Tableau 7**  
**Investissements 2021 en Maintien des actifs**  
**(M\$)**

Maintien des actifs	Budget
<b>Actifs de transport et de télécommunications</b>	<b>706</b>
Maintenance - Appareillage	370
Maintenance - Automatismes	104
Maintenance - Lignes	176
Maintenance - Télécommunications	56
<b>Autres actifs</b>	<b>83</b>
Maintenance - Actifs de soutiens	83
<b>Total</b>	<b>789</b>

**Tableau 17**  
**Investissements 2021 en Maintien et amélioration de la qualité du service**  
**(M\$)**

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

**Tableau 18**  
**Maintien et amélioration de la qualité du service**  
**Améliorations visées et indicateurs**

Éléments déclencheurs et projets	Améliorations visées (et nature des travaux)	Indicateurs
<i>Comportement du réseau de transport</i>	<i>Améliorer les critères d'exploitation du réseau (rapidité d'interruption des défauts, communication inter équipements, renforcement, fiabilité et stabilité)</i>	<i>IC (Indice de continuité - Transport) et indisponibilités d'équipements</i>
Projets liés à l'amélioration du traitement de données	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ajouter des fonctionnalités afin de réduire le temps de traitements des remises en charge lors d'indisponibilités d'appareils</li> </ul>	IC
Projets liés à la conduite du réseau et aux stratégies d'exploitation	<ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer et moderniser les outils servant à la gestion de l'équilibre offre-demande, notamment ceux pour la prévision de la demande</li> </ul>	IC
Projet d'amélioration des applications d'aide à l'exploitation	<ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer les fonctionnalités d'un système qui regroupe plusieurs applications servant à aider l'exploitation du réseau</li> </ul>	IC
Projets d'ajout d'équipements	<ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer l'exploitabilité du réseau de transport</li> </ul>	IC
<i>Fiabilité des équipements</i>	<i>Diminuer le risque de déclenchements ou de pannes</i>	<i>Indisponibilité des équipements et IC</i>
Projets liés à la gestion des actifs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer la qualité des données des actifs du Transporteur par la migration d'un système de gestion des listes de matériel</li> </ul>	Indisponibilités des équipements et taux de bris des postes et lignes
Projets de performance des réseaux de télécommunications	<ul style="list-style-type: none"> <li>Renforcer certains tronçons du réseau de télécommunications pour tenir compte des charges climatiques liées au vent et au verglas</li> </ul>	IC
Projets liés à l'augmentation de puissance	<ul style="list-style-type: none"> <li>Augmenter le courant nominal des bancs de compensation série</li> </ul>	IC
Projets d'ajout d'équipement	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diminuer le nombre de courts-circuits et éliminer les dépassements de capacité de coupure par l'ajout d'inductances de neutre</li> </ul>	IC
<i>Continuité du service</i>	<i>Ajouter de la redondance par l'addition d'équipements et mettre en place les outils pour assurer la qualité de service</i>	<i>IC</i>
Projets de reconfiguration ou d'ajout d'équipements	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ajouter un nouvel automatisme afin d'améliorer le contrôle de la tension sur le réseau de transport principal lors d'événements</li> <li>Addition d'équipements et d'outils pour assurer la qualité de service*</li> <li>Assurer la conformité d'un tronçon de ligne aux critères de conception, d'exploitation et d'entretien du Transporteur, par sa reconstruction dans une nouvelle emprise</li> </ul>	IC
<i>Qualité de l'onde</i>	<i>Assurer une qualité du service qui répond aux besoins et attentes des clients et améliorer le produit livré au client</i>	<i>Plaintes et réclamations</i>

Éléments déclencheurs et projets	Améliorations visées (et nature des travaux)	Indicateurs
Projets d'ajout d'équipements	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ajouter une batterie de condensateurs shunt et un filtre amorti pour assurer la qualité de l'onde</li> </ul>	Stabilisation de la tension et résonance
<i>Durabilité des équipements</i>	<i>Améliorer la durabilité des équipements</i>	<i>Indisponibilité des équipements</i>
Sans objet en 2021	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sans objet en 2021</li> </ul>	

**Tableau 19**  
**Investissements et interventions 2021 en Respect des exigences**

Sources d'exigences	Budget (M\$)	Principales interventions
<i>Lois, règlements et avis</i>	7	<ul style="list-style-type: none"> <li>Remplacement de disjoncteurs réenclencheurs</li> </ul>
<i>Engagements contractuels</i>	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Augmentation de la hauteur de lignes en prévision de l'entrée en service du Réseau Électrique Métropolitain</li> <li>Ajout de spirales anti-accumulations sur des conducteurs de lignes à 735 kV (L7007 et L7097)</li> <li>Déplacement de structures</li> </ul>
<i>Normes ou encadrements internes</i>	32	<ul style="list-style-type: none"> <li>Installation de mises à la terre (MALT) antivol pour diminuer les vols de cuivre</li> <li>Interventions afin de se conformer aux exigences internes liées à la sécurité du personnel et du public ainsi qu'en matière d'environnement</li> </ul>
<i>Exigences de la NERC</i>	12	<ul style="list-style-type: none"> <li>Travaux pour se conformer aux normes CIP de la NERC relativement à des branchements de postes (CIP-005-5, CIP-006-6, CIP-007-6)<sup>14</sup></li> <li>Sécurisation physique des installations (CIP-014-2)</li> </ul>
<b>Total</b>	<b>53</b>	

### **3.3 CONCLUSION SUR LES INVESTISSEMENTS 2021 D'HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS**

32 - En considération des aspects énoncés aux chapitres 2 et 3 du présent mémoire, nous logeons donc la recommandation suivante :

#### **RECOMMANDATION NO. SÉ-AQLPA-1.3.6**

##### **LES INVESTISSEMENTS DE 2021 NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS**

Vu l'absence d'outils efficaces de comparaison multiannuels des investissements ne générant pas de revenus additionnels proposés pour autorisation en 2021 par Hydro-Québec TransÉnergie, tel qu'énoncé au chapitre 2 du présent mémoire,

Vu l'objectif global de l'atteinte d'un niveau de risque réel des actifs du Transporteur qui soit égal ou inférieur au niveau de risque simulé que la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs préconise par les interventions qu'elle prescrit.

Vu la poursuite de la stratégie du Transporteur de gestion intégrée des interventions sur un même équipement et de normalisation de ses équipements,

Vu le caractère exceptionnel des années 2020 et 2021 ayant amené un report des investissements ne générant pas de revenus additionnels mais aussi un « *surcoût pandémie* » à ceux-ci,

Vu que le Transporteur fournit au présent dossier un niveau de détail suffisant et satisfaisant quant à ses investissements prévus en 2021 dans les catégories ne générant pas de revenus additionnels,

Vu les outils de « *gestion active du plan d'investissement de TransÉnergie* » que nous avons proposé à la Régie au présent mémoire,

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



## 4

## LES INVESTISSEMENTS DE 2021 GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS

**33** - Contrairement aux investissements ne générant pas de revenus additionnels, nous constatons qu'en 2017, 2018 et 2019, les investissements réels en croissance de la demande de la clientèle se sont avérés moindres que ceux prévus et autorisés.

Il ne semble donc pas nécessaire à la Régie d'autoriser pour 2021 un « *taux de surutilisation* » pour les investissements en croissance de la demande de la clientèle. Nous rappelons à cet égard le tableau 1 de la preuve d'Hydro-Québec TransÉnergie :

**Tableau 1**  
**Historique des investissements <sup>(1)</sup>**  
**(M\$)**

Catégorie d'investissement	2017			2018			2019		
	Autorisé	Réel	Écart	Autorisé	Réel	Écart	Autorisé	Réel	Écart
<b>Ne générant pas de revenus additionnels</b>	483	494	11	561	703	142	620	757	137
Maintien des actifs	410	423	13	496	569	73	503	593	90
Maintien et amélioration de la qualité du service	56	47	-9	43	49	6	52	51	-1
Respect des exigences	17	24	7	22	85	63	65	113	48
<b>Générant des revenus additionnels</b>	67	56	-11	88	65	-23	122	75	-47
Croissance des besoins de la clientèle	67	56	-11	88	65	-23	122	75	-47
<b>Total</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>0</b>	<b>649</b>	<b>768</b>	<b>119</b>	<b>742</b>	<b>832</b>	<b>90</b>

<sup>(1)</sup> Investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$ (« projets de moins de 25 M\$ »).

**34** - Il nous semble en effet que, chaque année, le budget les investissements en croissance de la demande de la clientèle d'Hydro-Québec TransÉnergie est présenté de bonne foi sur la base des prévisions de la demande reçues de ses clients (dont essentiellement Hydro-Québec Distribution pour la charge locale), en tenant compte des dépassements qui en résulteraient sur la capacité des postes, lignes et autres équipements.

Le budget comporte donc relativement peu d'éléments discrétionnaires si ce n'est des stratégies d'intervention et de possibles légers décalages dans le temps des investissements prévus.

La non réalisation éventuelle des investissements autorisés peut résulter soit de tels décalages, soit de retraits de la demande d'un client qui, en cours d'année, réaliserait qu'il n'a plus besoin d'investissements antérieurement autorisés (tels que les raccordements rapides de clients cryptographiques qu'HQD avait antérieurement demandé à HQT de prévoir).

Lorsqu'un investissement n'est pas réalisé, c'est donc qu'il y a une raison généralement externe à HQT, que HQT explique l'année suivante. Nous constatons à cet égard qu'HQT n'« abuse » pas de la situation en réallouant (à des investissements nouveaux et non annoncés en croissance) les budgets de ceux antérieurement prévus mais non réalisés. **C'est ce qui fait qu'en 2017, 2018, 2019 et 2020, Hydro-Québec TransÉnergie dévoile de façon transparente à la Régie que ses investissements réels en croissance ont été moindres que prévus et autorisés.**

**35** - La transparence d'Hydro-Québec TransÉnergie est même accrue du fait que celle-ci dévoile à la Régie, dans son dossier d'autorisation des investissements dont le coût individuel est inférieur au seuil réglementaire, les principales composantes de ses investissements en croissance. Il s'agit là d'une transparence accrue car la seule obligation réglementaire du Transporteur aurait pu l'amener à ne présenter à la Régie pour autorisation que le seul budget total des investissements prévus de la catégorie de la croissance des besoins de la clientèle, sans description des projets visés.

En fournissant cette description des projets, Hydro-Québec TransÉnergie va au-delà de son obligation réglementaire et fournit ainsi à la Régie les outils permettant de soutenir la justification du budget demandé.

36 - Hydro-Québec TransÉnergie fournit ainsi la justification suivante de son budget d'investissement demandé pour la catégorie de la croissance des besoins de la clientèle en 2021 :

Les investissements requis en Croissance des besoins de la clientèle s'élèvent à 112 M\$ et se détaillent comme suit :

**Tableau 21**  
**Investissements 2021 générant des revenus additionnels**  
**(M\$)**

Croissance des besoins de la clientèle	Budget
Alimentation de la charge locale	112
Intégration de puissance	0
<b>Total</b>	<b>112</b>

### 3.2.1.1 Alimentation de la charge locale

Les investissements prévus visent à répondre aux besoins liés à l'alimentation de la charge locale par la réalisation d'interventions dans des installations, des zones et des corridors qui connaissent un accroissement important de charge. **Ces interventions sont planifiées en fonction de la capacité des installations à recevoir de la charge supplémentaire et suivant les prévisions de charge du Distributeur. Les interventions, telles que l'addition de transformation dans des postes satellites en dépassement de capacité ou l'addition de départs de ligne, sont planifiées suivant les problématiques inhérentes à chacune des zones d'intervention.** Dorénavant, des **systèmes de stockage d'énergie** pourront aussi être utilisés pour assurer certaines fonctions de transport. Par exemple, **un tel système permet de réduire le transit de puissance sur les transformateurs lors des pointes, lorsque de légers dépassements de capacité seront anticipés dans les postes satellites, évitant ainsi des investissements plus coûteux.** La grande majorité des interventions est planifiée **de concert avec le Distributeur** puisque ce dernier doit, dans presque tous les cas, effectuer conjointement des interventions sur son réseau.

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. Il prévoit également l'installation d'un système de **stockage d'énergie de 6 MWh à 3 MW au poste de Ste-Germaine.** **La réduction du transit de puissance**

**sur les transformateurs lors des pointes permettra d'éviter des investissements plus importants visant à accroître la capacité du poste.**

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.

Afin de pallier les dépassements de capacité au cours de la période 2022-2024, des interventions d'ajout de **transformateurs de puissance sont planifiées dans les postes de Mont-Royal à 120-25 kV, de Saint-Agapit à 120/69-25 kV, de L'Île-Perrot à 120-25 kV, de Sainte-Rosalie à 120-25 kV et Cournoyer à 120-25 kV**. De plus, des investissements sont requis pour la **conversion à 120 kV au poste de L'Islet**. Des investissements de l'ordre de 13 M\$ sont prévus pour l'ensemble de ces interventions.

Le tableau A2-1 de l'annexe 2 présente les prévisions de dépassement de capacité pour les postes satellites ainsi que les actions prévues de 2021 à 2024 pour les projets de moins de 65 M\$ qui permettront de corriger les insuffisances en capacité identifiées. Il présente également **les éléments déclencheurs permettant de soutenir les choix d'investissements envisagés pour satisfaire les besoins de la charge locale pour l'année visée**.

[Souligné en caractère gras par nous]

Source : HYDRO-QUÉBEC TRANSÉNERGIE, Dossier R-4140-2020, [Pièce B-0018, HQD-1, Doc. 1 \(v.r.r.\)](#), pages 27-28.

**37 - Les justifications ainsi énoncées par Hydro-Québec TransÉnergie de son budget d'investissement en croissance des besoins de la clientèle nous apparaissent suffisantes et satisfaisantes.**

Nous notons notamment le souci d'Hydro-Québec TransÉnergie de poursuivre l'innovation en se munissant dorénavant d'équipements de stockage d'énergie en postes, ce qui constitue une technologie à la fois bénéfique du point de vue économique (évitant ou retardant des investissements plus coûteux) et du point de vue environnemental (car réduisant le gaspillage de ressources en équipements).

Sur l'ensemble des interventions en croissance, nous notons que celles-ci s'inscrivent dans la mission du Transporteur consistant à assurer la fiabilité du réseau et la qualité du service fourni pour répondre à la demande, notamment celle de charge locale.

38 - Pour l'ensemble de ces motifs, *Stratégies Énergétiques (S.É.)* et l'*Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)* invitent respectueusement la Régie de l'énergie à autoriser le budget demandé par TransÉnergie pour ses investissements de 2021 en croissance des besoins de la clientèle. Ce budget toutefois ne devrait pas inclure, pour les motifs mentionnés, de « *taux de surutilisation* » autorisé d'avance, vu que l'historique ne le justifie pas. Nous sommes confiants que, s'il devait s'avérer en cours d'année, qu'un investissement prévu cesse d'être requis en 2021 et n'y est pas réalisé, le Transporteur continuera de ne pas « *abuser* » de la situation et ne réallouera pas de façon intempestive à des projets non antérieurement dévoilés le budget non dépensé.

Comme nous l'avons proposé pour les investissements ne générant pas de revenus, nous invitons respectueusement la Régie, dans ses dossiers d'investissements, à accepter de demeurer saisie du dossier tout au long de l'année pour recevoir d'éventuelles demandes d'autorisations d'ajustements d'investissements en croissance. Ce cadre permettrait notamment au Transporteur de soumettre pour autorisation à la Régie d'éventuels projets en croissance non antérieurement dévoilés aux fins de l'autorisation initiale de la Régie.

**RECOMMANDATION NO. SÉ-AQLPA-1.4.1****LES INVESTISSEMENTS DE 2021 GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS**

Nous recommandons à la Régie de l'énergie d'autoriser le budget demandé par Hydro-Québec TransÉnergie pour ses investissements de 2021 en croissance des besoins de la clientèle. Ce budget toutefois ne devrait pas inclure de « *taux de surutilisation* » autorisé d'avance, vu que l'historique ne le justifie pas. Nous sommes confiants que, s'il devait s'avérer en cours d'année, qu'un investissement prévu cesse d'être requis en 2021 et n'y est pas réalisé, le Transporteur continuera de ne pas « *abuser* » de la situation et ne réallouera pas de façon intempestive à des projets non antérieurement dévoilés le budget non dépensé.

Comme nous l'avons proposé pour les investissements ne générant pas de revenus, nous invitons respectueusement la Régie, dans ses dossiers d'investissements, à accepter de demeurer saisie du dossier tout au long de l'année pour recevoir d'éventuelles demandes d'autorisations d'ajustements d'investissements en croissance. Ce cadre permettrait notamment au Transporteur de soumettre pour autorisation à la Régie d'éventuels projets en croissance non antérieurement dévoilés aux fins de l'autorisation initiale de la Régie.

## 5

**CONCLUSION**

**39** - Nous invitons donc la Régie de l'énergie à accueillir les recommandations qui sont exprimées au présent mémoire de *Stratégies Énergétiques (S.É.)* et de l'*Association de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)*, que l'on trouve également reproduites en son sommaire exécutif.

**40** - Le tout respectueusement soumis.

---