

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2022-001

R-4168-2021

7 janvier 2022

PRÉSENTE :

Esther Falardeau
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

et

Intervenants dont les noms apparaissent ci-après

Décision finale

*Demande d'autorisation du budget des investissements
2022 pour les projets du Transporteur dont le coût
individuel est inférieur à 65 millions de dollars*

Demanderesse :

Hydro-Québec
représentée par M^e Yves Fréchette.

Intervenants :

Association Hôtellerie Québec et Association Restauration Québec (AHQ-ARQ)
représenté par M^e Steve Cadrin;

Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques (RTIEÉ)
représenté par M^e Dominique Neuman.

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|-----------|
| 1. INTRODUCTION..... | 5 |
| 2. CONCLUSIONS PRINCIPALES DE LA RÉGIE | 7 |
| 3. CONTEXTE | 7 |
| 4. SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS | 8 |
| 5. SUIVI DES INVESTISSEMENTS AUTORISÉS ET RÉALISÉS..... | 10 |
| 5.1 Historique des investissements et des mises en service..... | 10 |
| 5.2 Approche de surutilisation | 13 |
| 6. JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS 2022..... | 15 |
| 6.1 Investissements ne générant pas de revenus additionnels | 15 |
| 6.2 Investissements générant des revenus additionnels..... | 24 |
| 7. SUIVI DES INTERVENTIONS EN FONCTION DU RISQUE | 27 |
| 8. IMPACT TARIFAIRE DES INVESTISSEMENTS | 29 |
| 9. IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT..... | 31 |
| 10. RÉALLOCATION ENTRE LES CATÉGORIES..... | 32 |
| DISPOSITIF | 32 |

1. INTRODUCTION

[1] Le 30 juillet 2021, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande d'autorisation de son budget des investissements 2022 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$. Le budget total demandé par le Transporteur s'établit à 1 022 M\$. Le Transporteur demande également de lui permettre de réallouer jusqu'à 65 M\$ entre les catégories d'investissements (la Demande).

[2] En vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi), le Transporteur doit obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas déterminés au *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*² (le Règlement), pour acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport.

[3] Le second alinéa de l'article 1 du Règlement prévoit, entre autres, que le Transporteur doit obtenir l'autorisation de la Régie lorsque le coût individuel des projets d'investissement est inférieur à un seuil de 65 M\$ et qu'ils n'ont pas encore été reconnus prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport d'électricité en vertu de l'article 49 de la Loi.

[4] En vertu de l'article 5 du Règlement, la demande d'autorisation visée par ce second alinéa de l'article 1 est faite par catégorie d'investissements et doit inclure :

- la description synthétique des investissements et de leurs objectifs;
- les coûts associés à chaque catégorie d'investissements;
- la justification des investissements en relation avec les objectifs visés;
- l'impact sur les tarifs;
- l'impact sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité.

¹ [RLRQ, c. R-6.01.](#)

² [RLRQ, c. R-6.01, r. 2.](#)

[5] Le 16 septembre 2021, la Régie rend la décision procédurale D-2021-118³ dans laquelle elle accueille les demandes d'intervention de l'AHQ-ARQ et du RTIEÉ. Elle se prononce aussi sur les budgets de participation et le calendrier de traitement du dossier.

[6] Le 21 septembre 2021 la Régie transmet ses demandes de renseignements (DDR). Les intervenants déposent les leurs le 24 septembre 2021. Le Transporteur produit ses réponses aux DDR le 8 octobre 2021.

[7] Les 12 et 13 octobre 2021, l'AHQ-ARQ et le RTIEÉ contestent certaines des réponses du Transporteur aux DDR.

[8] Le 18 octobre 2021, le Transporteur répond aux contestations des intervenants.

[9] Le 21 octobre 2021, la Régie rend sa décision D-2021-135⁴ sur les contestations des réponses du Transporteur aux DDR de l'AHQ-ARQ et du RTIEÉ.

[10] Les 21 octobre et 2 novembre 2021 respectivement, l'AHQ-ARQ et le RTIEÉ déposent leur preuve écrite.

[11] Le 11 novembre 2021 la Régie transmet ses DDR aux intervenants auxquelles ces derniers répondent le 19 novembre 2021⁵.

[12] Le 26 novembre 2021, le Transporteur dépose son argumentation écrite.

[13] L'AHQ-ARQ et le RTIEÉ déposent leur argumentation écrite le 3 décembre 2021.

[14] Le 10 décembre 2021, le Transporteur dépose sa réplique.

[15] La présente décision porte sur la Demande.

³ Décision [D-2021-118](#).

⁴ Décision [D-2021-135](#).

⁵ Pièces [C-AHQ-ARQ-0011](#) et [C-RTIEÉ-0014](#).

2. CONCLUSIONS PRINCIPALES DE LA RÉGIE

[16] Pour les motifs exposés ci-après, la Régie autorise un budget des investissements de 1 022 M\$ pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$ et lui permet de réallouer jusqu'à 65 M\$ entre les catégories d'investissements.

3. CONTEXTE

[17] Le Transporteur affirme qu'il dépose sa Demande dans le contexte d'un retour à la normale de ses activités à la suite de la pandémie de COVID-19 (la Pandémie). Il demeure toutefois à l'affût de l'évolution de la situation en lien avec la Pandémie et des conditions de marché qui pourraient en découler et affecter la réalisation de ses projets.

[18] Pour planifier ses investissements, le Transporteur indique qu'il poursuit l'application de son modèle de gestion des actifs qui s'appuie, notamment, sur la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur (la Stratégie). Cette dernière repose sur la gestion des risques, en fonction de la probabilité de défaillance des équipements et de l'impact des défaillances éventuelles sur le réseau. La Stratégie est appliquée pour déterminer dans une forte proportion les investissements requis en Maintien des actifs de transport et de télécommunications.

[19] Pour réaliser les projets qui visent à la fois les demandes d'ajouts de clients au réseau de transport et la pérennité des actifs, le Transporteur s'appuie sur la planification intégrée. Il affirme que la Stratégie et la planification intégrée lui permettent d'avoir une vision globale et à long terme de l'évolution du réseau et d'assurer une planification optimale des investissements.

4. SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS

Investissements budgétisés en 2022

[20] Le Transporteur présente, par catégorie, les investissements qu'il prévoit effectuer en 2022 pour les projets dont les coûts sont inférieurs à 65 M\$.

[21] Le budget demandé pour 2022 pour les projets dont les coûts sont inférieurs à 65 M\$ est de 1 028 M\$. Ce montant fait partie du montant global de l'ensemble des investissements qui s'élève à 2 321 M\$ et qui inclut les projets requérant une autorisation spécifique de la Régie. Le tableau suivant présente le sommaire des investissements 2022.

TABLEAU 1
SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS 2022 (EN M\$)

| Catégorie d'investissement | TOTAL 2022 | Projets - Autorisation spécifique Régie | Budget à être autorisé selon la présente demande |
|--|---------------|---|---|
| Ne générant pas de revenus additionnels | 1 654 | 734 | 920 |
| Maintien des actifs | 1 254 | 464 | 790 |
| Maintien et amélioration de la qualité du service | 345 | 270 | 75 |
| Respect des exigences | 55 | 0 | 55 |
| Générant des revenus additionnels | 667 | 566 | 102 |
| Croissance des besoins de la clientèle | 667 | 566 | 102 |
| Total | 2 321 | 1 300 | 1 022 |

Source : Pièce [B-0004](#), p. 9, tableau 4.

[22] Le Transporteur souligne que le budget des investissements 2022 pour les projets dont les coûts sont inférieurs à 65 M\$ est comparable à celui qui était demandé pour 2021, lequel s'élevait à 1 028 M\$.

[23] Le budget des investissements 2022 de moins de 65 M\$ se répartit comme suit.

Investissements ne générant pas de revenus additionnels

- **Maintien des actifs** : 790 M\$ sont requis pour le maintien des actifs de transport d'électricité, de télécommunication et de soutien. Ces investissements découlent pour la plupart de l'application de la Stratégie. Le Transporteur indique que seuls les actifs de soutien s'appuient sur des démarches distinctes tenant compte de leurs caractéristiques.
- **Maintien et amélioration de la qualité du service** : 75 M\$ est destiné à assurer la satisfaction de la clientèle et le maintien ou le rehaussement de la qualité du service rendu par le Transporteur.
- **Respect des exigences** : 55 M\$ seront consacrés à assurer la conformité des pratiques du Transporteur aux différentes sources d'exigences.

Investissements générant des revenus additionnels

- **Croissance des besoins de la clientèle** : le montant de 102 M\$ est nécessaire pour les besoins d'alimentation de la charge locale.

[24] Le Transporteur présente également les flux monétaires associés aux investissements prévus en 2022⁶. Ainsi, le montant demandé de 1 022 M\$ comprend un montant de 457 M\$ permettant de poursuivre ou parachever des projets déjà en cours au 30 avril 2021, de même que des flux monétaires de 565 M\$ liés à des projets débutant après le 30 avril 2021 et non confirmés à cette date.

[25] Le Transporteur présente aussi ce qu'il entrevoit comme prévision des investissements pour la période 2023-2025. On observe qu'il anticipe une légère baisse des investissements de moins de 65 M\$ dans les prochaines années.

⁶ Pièce [B-0004](#), p.11, tableau 5.

TABLEAU 2
Prévision des investissements
(M\$)

| Catégorie d'investissement | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|--------------|------------|------------|
| Ne générant pas de revenus additionnels | 868 | 835 | 856 |
| Maintien des actifs | 745 | 712 | 733 |
| Maintien et amélioration de la qualité du service | 72 | 72 | 72 |
| Respect des exigences | 51 | 51 | 51 |
| Général des revenus additionnels | 139 | 130 | 114 |
| Croissance des besoins de la clientèle | 139 | 130 | 114 |
| Total | 1 008 | 965 | 970 |

Source : Pièce [B-0004](#), p. 12.

5. SUIVI DES INVESTISSEMENTS AUTORISÉS ET RÉALISÉS

5.1 HISTORIQUE DES INVESTISSEMENTS ET DES MISES EN SERVICE

Investissements réalisés en 2020

[26] Le Transporteur présente au tableau suivant l'historique des investissements autorisés et réalisés pour les années 2018, 2019 et 2020⁷.

⁷ Pièce [B-0004](#), p. 6.

TABLEAU 3
HISTORIQUE DES INVESTISSEMENTS (EN M\$)

| Catégorie d'investissements | 2018 | | 2019 | | 2020 | | |
|---|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|
| | Autorisé | Réel | Autorisé | Réel | Autorisé | Réel | Écarts |
| Ne générant pas de revenus additionnels | 561 | 703 | 620 | 757 | 778 | 687 | -91 |
| Maintien des actifs | 496 | 569 | 503 | 593 | 670 | 574 | -96 |
| Maintien et amélioration de la qualité du service | 43 | 49 | 52 | 51 | 67 | 68 | 1 |
| Respect des exigences | 22 | 85 | 65 | 113 | 41 | 45 | 4 |
| Général des revenus additionnels | 88 | 65 | 122 | 75 | 142 | 82 | -60 |
| Croissance des besoins de la clientèle | 88 | 65 | 122 | 75 | 142 | 82 | -60 |
| Total | 649 | 768 | 742 | 832 | 920 | 769 | -151 |

Source : Pièce [B-0004](#), p. 6, tableau 1.

[27] Pour l'année 2020, les investissements réels ont été inférieurs de 151 M\$ aux investissements autorisés. Le Transporteur explique qu'il y a eu un ralentissement de ses projets à la suite de la Pandémie et des mesures sanitaires mises en place pour protéger ses employés.

[28] Le Transporteur explique l'écart de - 96 M\$ entre les investissements réels et autorisés dans la catégorie « Maintien des actifs » comme suit :

- la non-réalisation de travaux dictés par la Stratégie combinée aux coûts plus élevés des interventions, pour les équipements d'appareillage et les systèmes d'automatisme, pour un montant de - 60 M\$;
- la non-réalisation des travaux en TI et Télécom pour un montant de - 33 M\$.

[29] En réponse à la Régie, le Transporteur explique que les travaux non réalisés en « Maintien des actifs » en 2020 ont principalement été reportés en 2021 et 2022. Leur impact sur la planification des prochains investissements a été pris en compte dans la revue annuelle de priorisation des interventions afin de respecter le budget autorisé.

[30] En « Croissance des besoins de la clientèle », le Transporteur explique l'écart de – 60 M\$ principalement par l'annulation, le report et la suspension temporaire de projets à la suite de la demande de grands clients. Ce contexte a été pris en compte dans la planification des investissements du Transporteur pour les années 2021 et subséquentes.

[31] Aucun intervenant n'a commenté les investissements réalisés en 2020 comparativement aux investissements autorisés.

[32] La Régie constate l'écart de - 151 M\$ entre les investissements autorisés et réels pour 2020 et prend note des motifs soumis par le Transporteur justifiant cet écart.

Investissements estimés en 2021

[33] Au 30 avril 2021, le Transporteur estimait le budget pour 2021 à 1 028 M\$, soit un montant identique au montant autorisé par la Régie. Au moment du dépôt de sa Demande, le Transporteur n'anticipait pas, pour 2021, d'impact découlant des mesures mises en place à la suite de la Pandémie.

[34] Le tableau suivant présente les écarts prévus entre les investissements autorisés et réels pour 2021 par grande catégorie d'investissements.

TABLEAU 4
Portrait des investissements 2021
(M\$)

| Catégorie d'investissement | Autorisé | Réel au 30 avril | Estimé 8 mois | Total | Écart |
|---|-------------|------------------|---------------|-------------|------------|
| Ne générant pas de revenus additionnels | 916 | 192 | 754 | 946 | 30 |
| Maintien des actifs | 789 | 161 | 635 | 796 | 7 |
| Maintien et amélioration de la qualité du service | 74 | 20 | 76 | 96 | 22 |
| Respect des exigences | 53 | 10 | 43 | 53 | 0 |
| Générant des revenus additionnels | 112 | 11 | 71 | 82 | -30 |
| Croissance des besoins de la clientèle | 112 | 11 | 71 | 82 | -30 |
| Total | 1028 | 203 | 825 | 1028 | 0 |

Source : Pièce [B-0004](#), p. 8.

[35] En réponse à la Régie, le Transporteur précise qu'il prévoit réallouer en 2021 un montant de 22 M\$ en « Maintien et améliorations de la qualité du service » afin de réaliser

des travaux non prévus au moment de la demande d'autorisation du budget des investissements. Il explique que ces travaux ne découlent pas de l'application de l'approche de surutilisation. Il ajoute que la réallocation entre les différentes catégories d'investissements lui donne une certaine flexibilité sans toutefois excéder le montant total des investissements autorisés par la Régie pour l'ensemble des catégories. Cette flexibilité est requise pour les projets qui se réalisent sur plus d'une année alors qu'ils font l'objet de plus d'une demande d'autorisation du budget et que leurs coûts peuvent être reportés d'une demande à l'autre⁸.

5.2 APPROCHE DE SURUTILISATION

[36] Le Transporteur rappelle qu'il a utilisé pour 2021 un taux de surutilisation de 110 % pour toutes les catégories d'investissements, soit un montant de 79 M\$ en « Maintien des actifs », 7 M\$ en « Maintien et amélioration de la qualité de service », 5 M\$ en « Respect des exigences » et 11 M\$ en « Croissance des besoins de la clientèle ». Ce taux correspond à celui appliqué en 2020 et est légèrement inférieur au taux de 113 % appliqué en 2019.

[37] Pour l'année 2022, le Transporteur maintient le taux de surutilisation à 110 %. En réponse à la Régie, le Transporteur produit les données ayant servi à l'établissement du taux de 110 %.

TABLEAU 5
Calcul du taux de surutilisation pour l'année 2022

| | Prévisions | | | | Réel | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------|
| | 2018 au 30 avril 2017 | 2019 au 30 avril 2018 | 2020 au 30 avril 2019 | Somme 2018-2020 | 2018 au 31 décembre 2018 | 2019 au 31 décembre 2019 | 2020 au 31 décembre 2020 | Somme 2018-2020 |
| Flux d'investissement des projets engagés au 30 avril de l'année précédente | 676 M\$ | 936 M\$ | 1 004 M\$ | 2 616 M\$ | 754 M\$ | 873 M\$ | 743 M\$ | 2 370 M\$ |
| Taux de surutilisation | | | | | | | | 110% |

Source : Pièce [B-0010](#), p. 8.

[38] Pour l'année 2022, le taux de surutilisation de 110 % sera appliqué à toutes les catégories d'investissements, ce qui correspond à un montant de 79 M\$ en « Maintien des actifs », 8 M\$ en « Maintien et amélioration de la qualité de service », 6 M\$ en « Respect des exigences » et 10 M\$ en « Croissance des besoins de la clientèle ».

⁸ Pièce [B-0010](#), p. 7.

[39] L'AHQ-ARQ réitère cette année son inconfort face à l'approche de la surutilisation qui peut avoir l'effet d'entraîner le démarrage hâtif de projets qui ne sont pas justifiés dans l'année courante⁹. De plus, étant donné que l'année 2020 n'est pas représentative pour le calcul du taux de surutilisation, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de retenir un taux de surutilisation de 100 % pour 2022, basé sur les résultats de 2018 et 2019 uniquement.

[40] En réponse à l'AHQ-ARQ, le Transporteur indique que le fait d'obtenir le tableau R2.1 et les sources des données qui sont présentées ne permet pas d'effectuer l'analyse des montants réels comparativement au montant autorisé, puisque les taux de surutilisation sont établis à partir des flux d'investissements des projets engagés au 30 avril de l'année précédente. Le Transporteur rappelle que l'approche de surutilisation est un outil de gestion interne qui lui permet de démarrer un plus grand nombre de projets afin de pallier les aléas qui peuvent survenir en cours d'année, mais elle ne vise pas à lui permettre le dépassement de budgets autorisés¹⁰.

Opinion de la Régie

[41] La Régie prend note du fait que le Transporteur maintient le taux de surutilisation à 110 % pour l'année 2022, pour chacune des catégories d'investissements.

[42] La Régie demande au Transporteur de continuer de produire les informations relatives au calcul du taux de surutilisation¹¹ et les montants correspondants pour chaque catégorie d'investissements.

[43] Tout comme dans les années antérieures, la Régie s'attend à ce que le Transporteur continue d'appliquer l'approche de surutilisation dans le but d'optimiser l'utilisation des budgets autorisés, mais aussi en s'assurant d'éviter les dépassements de budget. Ainsi, elle lui demande de continuer, au besoin, d'ajuster son approche de surutilisation, de façon à atteindre ces deux objectifs.

[44] Étant donné ce qui précède et pour les raisons invoquées par le Transporteur, la Régie ne retient pas la recommandation de l'AHQ-ARQ relativement au calcul du taux de surutilisation pour 2022.

⁹ Pièce [C-AHQ-ARQ-0009](#), p. 24.

¹⁰ Pièce [B-0022](#), p. 4 et 5.

¹¹ Pièce [B-0010](#), p. 8.

6. JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS 2022

6.1 INVESTISSEMENTS NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS

6.1.1 MAINTIEN DES ACTIFS

[45] Les investissements requis en 2022 en « Maintien des actifs » s'élèvent à 790 M\$ et représentent près de 86 % du budget de 920 M\$ dédié aux investissements « Ne générant pas de revenus additionnels ».

TABLEAU 6
INVESTISSEMENTS 2022 EN « MAINTIEN DES ACTIFS » (EN M\$)

| Maintien des actifs | Budget |
|---|---------------|
| Actifs de transport et de télécommunications | 704 |
| Maintien - Appareillage | 362 |
| Maintien - Automatismes | 107 |
| Maintien - Lignes | 164 |
| Maintien - Télécommunications | 71 |
| Autres actifs | 87 |
| Maintien - Actifs de soutiens | 87 |
| Total | 790 |

Source : Pièce [B-0004](#), p. 12.

Actifs de transport et de télécommunications

[46] Les investissements requis pour les « Actifs de transport et de télécommunications » totalisent 704 M\$ et sont établis lors de la première étape de la Stratégie pour les équipements considérés à risque. Le Transporteur mentionne que les interventions

planifiées en 2022 s'inscrivent en continuation de la Stratégie. D'autres interventions sont également effectuées pour des raisons de sécurité et de fiabilité.

[47] En suivi de la Stratégie et conformément à la décision D-2013-049¹², le Transporteur fournit les grilles d'analyse du risque, en date de janvier 2021, des équipements d'appareillage (électrique et mécanique) et des ouvrages civils, des systèmes d'automatismes, des composants des lignes aériennes et des équipements de télécommunications.

[48] Les interventions planifiées pour l'année 2022 en maintien des équipements d'appareillage et des ouvrages civils totalisent 362 M\$. Elles consistent principalement à remplacer des transformateurs de puissance, des disjoncteurs de vieille technologie, des sectionneurs, d'autres équipements dans les postes satellites et les postes sources ainsi que pour les ouvrages civils. Un total de 37 436 équipements sont considérés à risque soit 27 % des équipements de cette catégorie, ce qui est légèrement supérieur aux résultats de janvier 2020.

[49] En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur affirme que l'augmentation du taux de risque en pérennité de l'appareillage électrique est principalement due au vieillissement du parc, prévu par la Stratégie. Un ajustement des courbes de vieillissement de certains types de disjoncteurs a également causé une révision à la hausse de leur cote de probabilité en pérennité¹³.

[50] Les interventions planifiées pour l'année 2022 en maintien des systèmes d'automatismes s'élèvent à un montant de 107 M\$. Au total, 14 865 équipements sont classés comme étant à risque, soit 36 % d'entre eux. Les interventions prévues consistent principalement à remplacer :

- des systèmes de protection et des automatismes locaux et de réseau par des systèmes de technologie;
- des systèmes de commande conventionnels et des systèmes de commande numériques de première génération par des systèmes de technologie numérique de dernière génération;

¹² Dossier R-3817-2012, décision [D-2013-049](#), p. 13, par. 48.

¹³ Pièce [B-0010](#), p. 15.

- des systèmes de mesure et de surveillance par des équipements de technologie numérique de dernière génération.

[51] En ce qui a trait au maintien des lignes aériennes et souterraines, les interventions planifiées en 2022 totalisent 164 M\$. En janvier 2021, un total de 129 572 équipements (24,8 %) est considéré à risque, ce qui présente une hausse de près de 24 % par rapport aux données de janvier 2020. Le taux de risque pour cette catégorie d'équipements se situe maintenant à 6,8 contre 5,1 en 2020. Le Transporteur explique cette hausse par un changement dans la pondération de certaines composantes des lignes aériennes associé à la cote d'impact sur la sécurité et l'environnement pour le calcul de l'impact. Il explique avoir amélioré l'évaluation de cette cote d'impact en lui associant des types de milieux (urbain, rural, forestier) et des types de traversées (routes, chemin de fer). La prise en compte de ces caractéristiques a entraîné une augmentation de la cote d'impact sur la sécurité¹⁴.

[52] Les interventions planifiées relativement aux composants de lignes aériennes consistent principalement à remplacer des isolateurs de porcelaine, des portiques et traverses de bois, des fondations de pylônes et des câbles à l'huile ainsi que des lignes vétustes.

[53] Enfin, pour le maintien des actifs de télécommunications, les interventions planifiées en 2021 s'élèvent à un montant de 71 M\$ et visent principalement à remplacer des équipements ayant atteint la fin de leur durée de vie. Le taux de risque pour cette catégorie d'équipements se situe à 6,5, ce qui est légèrement inférieur à ce qu'il était en janvier 2020.

Autres actifs

[54] Les interventions prévues pour l'année 2022 pour le maintien des actifs de soutien totalisent 85 M\$. Elles consistent principalement à renouveler du matériel roulant, des équipements et instruments de laboratoire, des équipements informatiques de même qu'à maintenir en état des bâtiments administratifs.

[55] L'AHQ-ARQ fait valoir que le modèle utilisé pour l'évaluation du risque est pessimiste, ce qui mène à des montants d'investissements requis trop élevés. Pour compenser la calibration imprécise des modèles utilisés, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de continuer à documenter l'évolution du taux de risque

¹⁴ Pièce [B-0010](#), p. 16.

et à fournir des explications détaillées sur la différence entre le risque simulé et le taux de risque réel¹⁵.

[56] En argumentation, le Transporteur affirme qu'il continuera de réviser les taux de risques simulé et réel comme dans les années passées. Il a démontré annuellement que le taux de risque réel des équipements évolue selon les prévisions simulées justifiant le contrôle du niveau de risque planifié. En ce qui concerne l'écart entre les taux de risque réel et simulé, le Transporteur indique en avoir expliqué les raisons dans le cadre du dossier R-4140-2020¹⁶. Le bilan 2017-2020 de la Stratégie a fait l'objet d'un examen complet à cet égard. Le Transporteur affirme qu'il poursuivra l'amélioration de son modèle afin d'assurer la pérennité de son parc d'actifs¹⁷.

[57] Le RTIÉE affirme que le niveau de ventilation des informations relatives aux interventions en « Maintien des actifs » est insuffisant pour justifier les budgets demandés pour cette catégorie d'investissements. La Stratégie constitue un outil important à la disposition de la Régie pour autoriser ou non le budget d'investissement en « Maintien des actifs » inférieur au seuil de 65 M\$. L'intervenant soumet que cet outil est insuffisant et il recommande à la Régie d'examiner la possibilité de tenir, lors du dossier d'autorisation des investissements 2023, un débat afin d'examiner l'opportunité que le Transporteur dépose une liste des projets constitutifs du budget relatif à la catégorie « Maintien des actifs »¹⁸.

[58] En argumentation, le Transporteur souligne que l'application de la Stratégie détermine dans une forte proportion les investissements requis en « Maintien des actifs ». Il rappelle que cette Stratégie repose sur la gestion des risques, en fonction de la probabilité de défaillance des équipements et de l'impact des défaillances éventuelles sur le réseau. Enfin, pour réaliser des interventions qui touchent à la fois la pérennité des actifs et les autres catégories d'investissements, le Transporteur s'appuie largement sur la planification intégrée qui lui permet d'assurer une planification optimale de ses investissements à long terme et de mieux optimiser ses actions notamment pour diminuer les interventions à la pièce. Les flux monétaires prévus pour les projets de moins de 65 M\$ reposent sur une estimation des investissements de projets en cours ou à être confirmés et qui sont à différents stades d'avancement. Ainsi, les projets qui seront réalisés à même l'enveloppe du budget des investissements se précisent au fur et à mesure de l'avancement dans le temps et selon le processus d'approbation des projets par la direction d'Hydro-Québec,

¹⁵ Pièce [C-AHQ-ARQ-0009](#), p. 14.

¹⁶ Dossier [R-4140-2020](#).

¹⁷ Pièce [B-0020](#), p. 8.

¹⁸ Pièce [C-RTIÉE-0012](#), p. 25.

conformément aux règles internes. Le Transporteur affirme que la recommandation du RTIEÉ à l'égard d'une liste de projets dépasse le cadre réglementaire et devrait être rejetée¹⁹.

[59] Le Transporteur souligne aussi qu'il gère plus de 1000 projets annuellement dans le cadre de ses budgets des investissements annuels. Fournir une « liste de projets » constituerait un fardeau exorbitant, inutile et contraire au cadre réglementaire.

[60] En argumentation, le RTIEÉ maintient que la Stratégie ne suffit pas, à elle seule, à fournir les éléments dont la Régie a besoin pour exercer sa discrétion puisque, notamment, elle ne permet pas de juger du coût des projets et les matrices de risques contiennent une part de subjectivité. Une liste des investissements compris dans chacune des quatre catégories des investissements en « maintien des actifs » serait un outil souhaitable²⁰.

[61] En réplique, le Transporteur s'oppose à l'affirmation de l'intervenant quant à la subjectivité des estimés de risque et affirme que la liste des projets demandée n'existe pas en début d'année. Le budget d'investissement reflète plutôt les flux monétaires annuels prévus pour les projets de moins de 65 M\$. Ces flux reposent sur une estimation des investissements de projets en cours ou à être confirmés. Ce ne sont donc pas tous les projets qui sont identifiés en amont²¹.

Opinion de la Régie

[62] **La Régie est satisfaite des informations fournies par le Transporteur et autorise, pour 2022, un budget des investissements de 790 M\$ en « Maintien des actifs ».**

[63] **À l'instar de l'AHQ-ARQ, la Régie est d'avis qu'il y a lieu de suivre l'évolution de l'écart entre les taux de risque réel et simulé et de s'assurer que l'application de la Stratégie ne comporte pas de biais qui résulte en une surestimation des prévisions des interventions requises en « maintien des actifs ». Elle se prononce sur cette recommandation à la section 7 de la présente décision.**

¹⁹ Pièce [B-0020](#), p. 11.

²⁰ Pièce [C-RTIEÉ-0015](#), p. 2.

²¹ Pièce [B-0022](#), p. 6.

[64] Depuis 2007, la Stratégie mise en œuvre par le transporteur a permis d'encadrer le processus de décision et de priorisation des investissements, tout en visant à maintenir la qualité du service de transport et à contenir les investissements à un niveau acceptable. Cette Stratégie a depuis connu plusieurs raffinements et améliorations. La Régie s'est prononcée depuis lors sur trois bilans de l'application de la Stratégie, soit en 2011, 2016 et 2020. Notamment, dans sa décision D-2021-092²² faisant suite au dépôt du bilan 2020, la Régie s'est dite satisfaite de l'application de la Stratégie.

[65] La Régie comprend que l'autorisation des flux monétaires annuels offre une flexibilité au Transporteur qui lui permet de faire des ajustements dans la priorisation de ses interventions dans le temps et dans les limites du budget autorisé. La Régie juge qu'il est opportun de maintenir cette flexibilité afin de permettre au Transporteur de gérer de façon active et optimale ses investissements.

[66] De plus, la Régie considère qu'une liste de projets, telle que proposée par le RTIÉE, ne pourrait qu'être très partielle et peu utile étant donné que plusieurs projets se confirment en cours d'année et après le dépôt de la demande d'autorisation des budgets pour les projets de moins de 65 M\$. À l'instar du Transporteur, la Régie juge que l'établissement d'une liste de projets constituerait un travail excessif étant donné le très grand nombre de projets (plus de 1000) qu'il gère annuellement dans le cadre de ses budgets.

[67] Enfin, la Régie est d'avis qu'une analyse par projet serait contraire au cadre réglementaire en place qui prévoit qu'une demande d'autorisation pour les projets de moins de 65 M\$ est faite par catégorie d'investissements.

[68] Pour ces raisons, la Régie ne retient pas la recommandation du RTIÉE relativement à la tenue d'un débat sur la possibilité de produire une liste des projets constitutifs du budget des investissements en « maintien des actifs ».

²² Dossier R-4140-2020, décision [D-2021-092](#).

6.1.2 MAINTIEN ET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DU SERVICE

[69] Les investissements prévus dans la catégorie d'investissements « Maintien et amélioration de la qualité du service » visent la satisfaction de la clientèle, de même que le maintien et l'amélioration de la qualité du service. Pour 2022, ces investissements totalisent 75 M\$ et représentent environ 8 % du budget de 920 M\$ dédié aux investissements « Ne générant pas de revenus additionnels ».

TABLEAU 7
INVESTISSEMENTS 2022 EN « MAINTIEN ET AMÉLIORATION
DE LA QUALITÉ DU SERVICE » (EN M\$)

| Éléments déclencheurs | Budget |
|-------------------------------------|-----------|
| Comportement du réseau de transport | 23 |
| Fiabilité des équipements | 9 |
| Continuité de service | 26 |
| Qualité de l'onde | 12 |
| Durabilité des équipements | 0 |
| Recherche et développement | 5 |
| Total | 75 |

Source : Pièce [B-0004](#), p. 21.

[70] Les investissements prévus en « Comportement du réseau de transport » visent, notamment, à réaliser des projets liés à l'amélioration du traitement de données, à la conduite du réseau, aux stratégies d'exploitation, à l'amélioration des applications d'aide à l'exploitation du réseau et aux ajouts d'équipement.

[71] En matière de « Fiabilité des équipements », les investissements visent, entre autres, à améliorer la qualité des données des actifs du Transporteur, à renforcer certains tronçons du réseau de télécommunications pour tenir compte des charges climatiques liées au vent et au verglas, à augmenter le courant nominal des bancs de compensation série et à diminuer le nombre de courts-circuits et éliminer les dépassements de capacité de coupure par l'ajout d'inductances de neutre.

[72] En ce qui a trait aux investissements prévus en « Continuité de service », ils visent l'ajout d'un nouvel automatisme afin d'améliorer le contrôle de la tension sur le réseau de transport principal lors d'événements, d'équipements pour assurer la qualité de service et à 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.

[73] Les investissements en « Qualité de l'onde » consisteront à ajouter une batterie de condensateurs shunt et un filtre amorti.

[74] Les investissements dans la catégorie « Recherche et développement » se feront dans trois volets, soit la finalisation et l'implantation de la plateforme robotisée « LineRanger », le développement d'une plateforme de cosimulation visant à lier les simulateurs des différents domaines, et le démarrage d'un nouveau projet de robot pour l'inspection automatisée et à distance des postes électriques²³.

[75] La Régie est satisfaite des renseignements fournis par le Transporteur et autorise, pour 2022, un budget des investissements de 75 M\$ dans la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service ».

6.1.3 RESPECT DES EXIGENCES

[76] Les investissements de la catégorie « Respect des exigences » visent la conformité aux lois et règlements en vigueur, aux engagements contractuels, aux normes ou encadrements internes de même qu'aux exigences de la *North American Electric Reliability Corporation* (la NERC) qui concernent la sécurisation physique des installations ainsi que le branchement des postes²⁴. Pour l'année 2022, ces investissements s'élèvent à 55 M\$ et représentent près de 6 % du budget de 920 M\$ dédié aux investissements « Ne générant pas de revenus additionnels ».

²³ Pièce [B-0004](#), p. 23.

²⁴ Pièce [B-0019](#), p. 6.

TABLEAU 8
INVESTISSEMENTS 2022 EN « RESPECT DES EXIGENCES » (EN M\$)

| Sources d'exigences | Budget Projets < 65 M\$ |
|---------------------------------|-----------------------------------|
| Lois, règlements et avis | 2 |
| Engagements contractuels | 2 |
| Normes ou encadrements internes | 41 |
| Exigences de la NERC | 10 |
| Total | 55 |

Source : Pièce [B-0004](#), p. 24, tableau 19.

[77] Les investissements ayant trait aux lois, règlements et avis consistent en des travaux de sécurisation des postes à la suite d'avis de correction émis par la CNESST. Le Transporteur confirme que l'ensemble des travaux de sécurisation des postes de la présente Demande est planifié être complété en 2022²⁵.

[78] Les investissements relatifs aux engagements contractuels visent notamment des ajouts de spirales anti-accumulations sur les conducteurs d'une ligne à 735 kV ainsi que le déplacement de structures.

[79] Les investissements relatifs aux normes ou encadrements internes ont trait, notamment, à l'installation de mises à la terre antivolt et à des interventions liées à la sécurité du personnel et du public ainsi qu'à l'environnement.

[80] Enfin, les travaux liés aux exigences de la NERC visent la conformité à des normes CIP relatives à des branchements de postes²⁶ et à la sécurisation physique des installations²⁷.

[81] La Régie est satisfaite des renseignements fournis par le Transporteur et autorise, pour 2022, un budget des investissements de 55 M\$ dans la catégorie « Respect des exigences ».

²⁵ Pièce [B-0010](#), p. 24.

²⁶ Normes CIP-005-5, CIP-006-6 et CIP-007-6.

²⁷ Pièce [B-0018](#), p. 26.

6.2 INVESTISSEMENTS GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS

6.2.1 CROISSANCE DES BESOINS DE LA CLIENTÈLE

[82] Les investissements en « Croissance des besoins de la clientèle », qui s'élèvent à 102 M\$ en 2022, visent à répondre aux besoins des clients du Transporteur liés à l'alimentation de la charge locale.

[83] Les investissements requis pour l'alimentation de la charge locale sont établis, en grande majorité, de concert avec le Distributeur. Les interventions sont planifiées en fonction de la capacité des installations à recevoir de la charge supplémentaire et des prévisions du Distributeur.

[84] En 2022, le Transporteur prévoit la mise en service du nouveau poste de Saint-Agapit à 120-25 kV et d'un système de stockage d'énergie au poste de Ste-Germaine. Il prévoit également la poursuite des travaux de conversion à 120 kV au poste de L'Islet et d'ajouts de transformation dans les postes de Mont-Royal à 120-25 kV, de L'Île-Perrot à 120-25 kV et de Cournoyer à 120-25 kV.

[85] Afin de pallier les dépassements de capacité de la période 2022-2025, de nouvelles interventions d'ajout de transformateurs de puissance sont prévues dans les postes de Saint-Bruno-de-Montarville à 315-25 kV, de Limoilou à 230-25 kV et d'Huntington à 120-25 kV.

[86] L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de ne pas approuver le projet d'ajout d'un troisième transformateur au poste de Saint-Bruno-de-Montarville à 315-25 kV, étant donné qu'il juge insuffisante la justification de cette intervention. Notamment, les informations concernant un transfert de charge entre le poste Saint-Basile et celui de Saint-Bruno-de-Montarville ne concorderaient pas avec l'information fournie récemment dans le dossier R-4167-2021²⁸ selon laquelle un tel transfert serait plutôt entre le poste Saint-Basile et celui de Rouville²⁹.

[87] En réponse, le Transporteur précise qu'il existe bien un transfert de charge du poste Saint-Basile vers le poste de Saint-Bruno-de-Montarville, bien qu'un transfert vers le poste

²⁸ Dossier [R-4167-2021](#).

²⁹ Pièce [C-AHQ-ARQ-0009](#), p. 18.

Rouville soit également prévu. Ces transferts sont donc complémentaires. En réponse à la Régie, le Transporteur précise que le dépassement de la capacité limite de transformation au poste de Saint-Bruno-de-Montarville est l'élément déclencheur du projet. L'ajout du troisième transformateur permettra de répondre au besoin de croissance de la charge locale³⁰. Le Transporteur considère avoir fourni toute l'information pertinente dans sa preuve, conformément au cadre réglementaire, permettant ainsi de justifier le déclenchement du projet.

[88] En ce qui concerne l'ajout d'un quatrième transformateur au poste Limoilou, l'AHQ-ARQ fait valoir que l'historique des pointes réelles et normalisées depuis 2018-2019, fourni en réponse à une DDR³¹, ne permet pas de présager une charge de 174 MVA au poste Limoilou pour l'hiver 2021-2022. Selon l'intervenant, les informations complémentaires offertes par le Transporteur indiquent plutôt que la mise en service d'un quatrième transformateur à 230-25 kV au poste Limoilou ne serait pas requise en 2024, contrairement à ce que le Transporteur demande.

[89] En argumentation, le Transporteur réitère qu'il planifie son réseau sur la base des prévisions fournies par le Distributeur et non sur la base de données historiques. Il rappelle qu'une augmentation de la charge de 35 MVA est anticipée au poste Limoilou. De plus, le Transporteur souligne qu'un dépassement de la CLT de zone est associé aux postes Frontenac-1 et Frontenac-2, qui sont situés dans la même zone, en raison de leur incapacité à ajouter des départs de ligne à 25 kV³². En réponse à l'intervenant, le Transporteur avait précisé que le poste Limoilou est la seule installation de la zone où il est possible d'ajouter encore de la transformation et des départs de ligne à 25 kV. La croissance naturelle de la charge de ces postes doit donc être transférée vers le poste Limoilou pour éviter la surcharge des lignes de distribution à court terme³³.

Opinion de la Régie

[90] La Régie rappelle, tel qu'indiqué dans sa décision D-2021-092³⁴, que selon le cadre réglementaire en place, elle n'a pas à se prononcer sur la raisonnable ou la prudence de chacun des projets de la catégorie « croissance des besoins de la clientèle » individuellement. Le Transporteur ne produit d'ailleurs pas une information qui soit

³⁰ Pièce [B-0010](#), p. 28.

³¹ Pièce [B-0015](#), p. 12.

³² Pièce [B-0020](#), p. 9.

³³ Pièce [B-0015](#), p. 12.

³⁴ Décision [D-2021-092](#), p. 32.

suffisante sur les projets spécifiques pour que la Régie puisse les approuver chacun séparément. Le Transporteur doit présenter une justification des investissements pour chacune des grandes catégories d'investissements en relation avec les objectifs visés. Les informations produites en soutien de la demande d'approbation du budget pour la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » doivent être suffisantes pour permettre à la Régie d'en apprécier la nécessité et la raisonnable.

[91] La Régie comprend que ces investissements sont planifiés 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 transformateurs dans des postes satellites en dépassement de capacité ou l'addition de départs de ligne, sont planifiées en fonction des problématiques propres à chacune des zones d'intervention. La Régie estime que les justifications relatives au budget des investissements en « Croissance des besoins de la clientèle » sont suffisantes.

[92] Pour ces raisons ainsi que pour les raisons invoquées par le Transporteur, la Régie ne retient pas les recommandations de l'AHQ-ARQ de ne pas approuver le projet d'ajout en 2024 d'un quatrième transformateur au poste Limoilou à 230-25 kV et le projet d'ajout en 2022 d'un troisième transformateur au poste de Saint-Bruno-de-Montarville à 315-25 kV.

[93] La Régie demande au Transporteur de continuer de produire le niveau d'information que l'on retrouve au présent dossier en soutien de ses demandes futures pour cette catégorie d'investissements. Elle demande, notamment, au Transporteur de se conformer au paragraphe 137 de la décision D-2020-020³⁵ et de produire, en soutien de ses demandes futures, les projections du Distributeur qui soient les plus contemporaines possibles.

[94] La Régie est satisfaite de l'ensemble des informations produites en soutien de la demande d'approbation du budget des investissements en « Croissance des besoins de la clientèle » et autorise un budget de 102 M\$ pour cette catégorie d'investissements.

³⁵ Dossier R-4097-2019, décision [D-2020-020](#), par. 137.

7. SUIVI DES INTERVENTIONS EN FONCTION DU RISQUE

[95] Le Transporteur présente le suivi des interventions faites sur son réseau de transport en fonction du risque pour 2020 et 2021. Ce suivi est réalisé pour les équipements d'appareillage électrique principal (transformateurs, disjoncteurs, sectionneurs) et les systèmes d'automatismes.

[96] Les interventions sur des équipements d'appareillage général et effectuées selon la Stratégie représentent environ 85 % des interventions réalisées en 2020 et estimées pour 2021. Cette proportion est d'environ 70 % en ce qui concerne les interventions réalisées sur les systèmes d'automatismes.

[97] Le Transporteur compare les taux de risque simulé et réel, ce qui lui permet de valider le vieillissement du parc selon les prévisions simulées et de mettre à jour les prévisions simulées à partir des résultats réels.

[98] La comparaison démontre que le taux de risque réel en fin d'année 2020 présente une hausse par rapport à 2019 mais demeure légèrement inférieur au taux de risque simulé 2020. Le Transporteur en conclut que l'ensemble de ses investissements ont permis de contrôler le risque prévu par la Stratégie. Selon lui, les résultats démontrent que le taux de risque réel des équipements d'appareillage électrique évolue selon les prévisions simulées et qu'il maintient le cap sur le contrôle du niveau de risque planifié.

[99] L'AHQ-ARQ est d'avis que l'écart entre les taux de risque simulé et réel provient, notamment, d'un mauvais calibrage des modèles utilisés pour la simulation. Pour compenser la calibration imprécise des modèles utilisés par le Transporteur, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de continuer à fournir l'évolution du taux de risque et de fournir des explications détaillées sur la différence entre le taux de risque simulé (un an, cinq ans et 10 ans à l'avance) et le taux de risque réel observé lors de la dernière année³⁶.

[100] En argumentation, le Transporteur précise qu'il continuera de réviser les taux de risques simulé et réel comme dans les années passées. Il rappelle qu'il a démontré annuellement que le taux de risque réel des équipements évolue selon les prévisions

³⁶ Pièce [C-AHQ-ARQ-0009](#), p. 14.

simulées. Il indique que les raisons de l'écart entre les taux de risque réel et simulé ont été amplement expliquées dans le cadre du dossier R-4140-2020³⁷.

[101] En réponse, l'AHQ-ARQ note que les explications du Transporteur ne portent que sur l'écart entre le taux de risque réel d'une année et celui simulé l'année précédente et non sur une vérification pluriannuelle comme l'intervenant le recommande³⁸. Ainsi, il estime qu'un suivi régulier permettant de rendre compte de l'acuité des prévisions pluriannuelles issues de la Stratégie en fonction des résultats réels est requis. L'AHQ-ARQ est d'avis que la vérification de l'acuité des prévisions du risque émanant des modèles de gestion des actifs du Transporteur sur un horizon pluriannuel demeure la meilleure, voire l'unique avenue pour la Régie d'exercer son rôle d'autorisation du budget des investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$.

[102] En réplique, le Transporteur affirme que l'acuité des prévisions pluriannuelles a peu d'impact sur le budget des investissements en « Maintien des actifs ». Il explique que ce sont les grilles d'analyse du risque fournies dans chaque demande qui constituent l'information probante et utile aux fins de l'examen de la catégorie « Maintien des actifs »³⁹.

Opinion de la Régie

[103] La Régie comprend que le Transporteur poursuit ses travaux d'amélioration de la Stratégie afin d'assurer la pérennité de son parc d'actifs. Elle comprend aussi que le choix des interventions dans une année repose sur la grille de risque de cette année et non d'une analyse pluriannuelle.

[104] Par ailleurs, la Régie considère qu'il y a lieu de mieux comprendre le rôle de la simulation du taux de risque à long terme dans l'établissement des investissements en « maintien des actifs » et la conséquence potentielle d'une surestimation du taux de risque de long terme sur les investissements de la catégorie « maintien des actifs ». À l'instar de l'AHQ-ARQ, la Régie est d'avis qu'il faut continuer à suivre l'évolution des taux de risque simulé et réel et à documenter les causes d'écarts entre les deux et les causes des ajustements au taux de risque dans le temps. **La Régie accueille la recommandation de l'intervenant, demande au Transporteur de continuer à fournir l'évolution du taux de**

³⁷ Pièce [B-0020](#), p. 8.

³⁸ Pièce [C-AHQ-ARQ-0013](#), p. 5.

³⁹ Pièce [B-0022](#), p. 3.

risque et de fournir des explications détaillées sur la différence entre le taux de risque simulé (un an, cinq ans et 10 ans à l'avance) ainsi que le taux de risque réel observé lors de la dernière année.

8. IMPACT TARIFAIRE DES INVESTISSEMENTS

[105] Le Transporteur présente l'estimation de l'impact tarifaire, pour la période de 2022 à 2031, de l'ensemble des investissements prévus pour 2022, incluant ceux qui sont supérieurs à 65 M\$. Il distingue les investissements « Ne générant pas de revenus additionnels » et ceux « Générant des revenus additionnels »⁴⁰.

[106] L'impact tarifaire de l'ensemble des investissements est estimé en regroupant les investissements ne générant pas de revenus additionnels avec ceux générant des revenus additionnels. La moyenne, pour la période de 2022 à 2031, s'établit à 80,93 \$/kW.

[107] Pour les investissements « Ne générant pas de revenus additionnels », le Transporteur estime l'impact sur les revenus requis des nouvelles mises en service ainsi que l'effet des mises en service antérieures. L'impact tarifaire est calculé sur la base de besoins de transport établis à 43 374 MW, soit les besoins de transport de 2020 reportés sur l'ensemble de la période de 2022 à 2031. La moyenne des tarifs annuels sur cette période s'établit à 83,38 \$/kW, passant de 78,99 \$/kW à 85,82 \$/kW.

[108] En ce qui a trait aux investissements « Générant des revenus additionnels », l'impact tarifaire est calculé en tenant compte des mises en service et des besoins de transport pour l'alimentation de la charge locale et du service de transport de point à point de long terme. Ces besoins de transport passent de 44 098 MW en 2022 à 48 012 MW en 2031. Les résultats montrent une légère hausse des tarifs annuels sur cette période, avec une moyenne s'établissant à 76,02 \$/kW sur l'ensemble de la période.

[109] En conformité avec la décision D-2013-049⁴¹, le Transporteur dépose, en complément de l'impact tarifaire des investissements « Générant des revenus additionnels », les informations relatives aux montants des mises en service prévues pour

⁴⁰ Pièce [B-0018](#), p. 32.

⁴¹ Dossier R-3817-2012, décision [D-2013-049](#), p. 22, par. 89.

l'alimentation de la charge locale et l'estimation de la contribution requise du Distributeur pour l'année 2020, pour les projets confirmés, tel qu'indiqué aux tableaux suivants.

TABLEAU 9
DÉTAIL DU BUDGET DES INVESTISSEMENTS ET DES MISES EN SERVICE (MES) POUR
L'ALIMENTATION DE LA CHARGE LOCALE (EN M\$)

| Projets | Investissements 2022 | MES 2022 | MES 2023 | MES 2024 | MES 2025 |
|----------------------------|----------------------|-----------|-----------|----------|-----------|
| Projets confirmés | 40 | 19 | 20 | 0 | 1 |
| Projets à confirmer | 62 | 33 | 12 | 6 | 11 |
| Total | 102 | 52 | 32 | 6 | 12 |

Source : Pièce [B-0018](#), p. 33.

TABLEAU 10
ESTIMATION DE LA CONTRIBUTION REQUISE DU DISTRIBUTEUR POUR L'ANNÉE 2022
PROJETS CONFIRMÉS POUR L'ALIMENTATION DE LA CHARGE LOCALE

| Projets | Croissance de charge sur 20 ans | Allocation maximale du Transporteur | Demandes d'investissement pour les projets < 65 M\$ autres que 2022 | Présente demande d'investissement pour les projets < 65 M\$ pour 2022 ¹ | Coûts totaux ² | Écarts (allocation maximale - coûts totaux) |
|--|---------------------------------|-------------------------------------|---|--|---------------------------|---|
| | MW | M\$ | M\$ | M\$ | M\$ | M\$ |
| Projets < 65 M\$ | 88,9 | 59,7 | 1,4 | 34,5 | 35,9 | 23,8 |
| Construction du nouveau poste de Saint-Agapit à 120-25 kV | 5,2 | 3,5 | 0,1 | 19,0 | 19,1 | -15,6 |
| Poste de Saint-Bruno-de-Montarville - Ajout d'un 3e transformateur à 315-25 kV | 70,7 | 47,4 | 0,2 | 13,7 | 13,9 | 33,5 |
| Poste Anne-Hébert à 315-25 kV - ajout 3e transformateur - volet ligne | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,2 | 0,2 | -0,2 |
| Autres < 5 M\$ | 13,0 | 8,7 | 1,1 | 1,6 | 2,7 | 6,0 |

¹ Mises en service 2022 pour les projets confirmés du tableau 23

² Lorsqu'une contribution du Distributeur est prévue, elle sera majorée d'un montant de 19 % pour tenir compte des frais d'exploitation et d'entretien.

Source : Pièce [B-0004](#), p. 31.

[110] La Régie prend acte de l'estimation des impacts tarifaires couvrant la période de 2022 à 2031 fournie par le Transporteur et du complément d'information déposé en conformité avec sa décision D-2013-049⁴².

⁴² Dossier R-3817-2012, décision [D-2013-049](#).

9. IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT

[111] Dans le cadre de la planification de ses interventions et de ses investissements sur son réseau, le Transporteur priorise la fiabilité ainsi que le maintien et l'amélioration de la continuité de service. Il prévoit tous les investissements nécessaires afin de maintenir le parc des équipements de transport en bon état de fonctionnement et d'assurer son amélioration continue.

[112] La preuve du Transporteur est à l'effet que les investissements en « Maintien des actifs » et en « Maintien et amélioration de la qualité du service » sont, de façon générale, ceux assurant le maintien et le rehaussement de la fiabilité du réseau de transport et la qualité de prestation des services de transport.

[113] Le Transporteur souligne qu'en se basant sur son modèle de gestion des actifs, incluant la Stratégie et, notamment, la grille d'analyse du risque, il est en mesure de cibler les équipements les plus à risque sur lesquels il doit intervenir pour éviter l'impact possible, sur le réseau, de leur défaillance éventuelle, tout en assurant l'optimisation des investissements.

[114] Le Transporteur fait valoir que les investissements prévus en 2022 lui permettront de poursuivre ses efforts en innovation technologique afin, notamment, d'améliorer le comportement du réseau et d'en optimiser la gestion. Enfin, il ajoute que les interventions qu'il planifie en « Croissance des besoins de la clientèle » doivent faire en sorte que les ajouts et modifications au réseau de transport, en très grande partie motivés par les besoins de la charge locale et la pointe hivernale, ne compromettent pas la fiabilité et la stabilité du réseau de transport.

[115] Le Transporteur soumet que les résultats d'indicateurs présentés au rapport annuel 2020, ayant trait à la fiabilité du service et à la satisfaction de la clientèle, témoignent de sa performance sur ces éléments.

[116] La Régie considère que les investissements proposés par le Transporteur pour 2022 sont justifiés et contribueront à maintenir et à améliorer la fiabilité du réseau de transport d'électricité ainsi que sa performance.

10. RÉALLOCATION ENTRE LES CATÉGORIES

[117] Le Transporteur demande à la Régie de lui permettre de réallouer jusqu'à 65 M\$ entre les catégories d'investissements visées par la Demande, afin de disposer d'une marge de manœuvre suffisante pour la gestion efficace de ses investissements, tout en allégeant le processus réglementaire qui les encadre.

[118] La Régie juge que cette réallocation favorise une gestion active et optimale des investissements en offrant une marge de manœuvre qui demeure raisonnable. **La Régie permet donc au Transporteur de réallouer jusqu'à 65 M\$ entre les catégories d'investissements.**

[119] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE la présente demande;

AUTORISE les projets d'investissements du Transporteur pour l'année 2022 pour un montant de 1 022 M\$, le tout conformément à la preuve soumise à l'appui de la présente demande;

PERMET au Transporteur de réallouer jusqu'à 65 millions de dollars entre les catégories d'investissements;

ORDONNE au transporteur de se conformer à l'ensemble de la décision.

Esther Falardeau
Régisseur