

Argumentation du Transporteur

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO : R-4168-2021

HYDRO-QUÉBEC, personne morale de droit public légalement constituée en vertu de la *Loi sur Hydro-Québec* (RLRQ., c. H-5), ayant son siège social au 75, boul. René-Lévesque Ouest, dans les cité et district de Montréal, province de Québec, H2Z 1A4,

Demanderesse

**DEMANDE D'AUTORISATION DU BUDGET DES INVESTISSEMENTS 2022
POUR LES PROJETS DU TRANSPORTEUR DONT LE COÛT INDIVIDUEL
EST INFÉRIEUR À 65 MILLIONS DE DOLLARS**

ARGUMENTATION DU TRANSPORTEUR

INTRODUCTION

Le Transporteur s'adresse à la Régie de l'énergie (la « Régie ») afin d'obtenir l'autorisation requise pour l'acquisition et la construction d'immeubles et d'actifs destinés au transport d'électricité conformément à l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi ») et au *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* (le « Règlement »).

Les conclusions recherchées par le Transporteur sont décrites à sa demande comme suit :

PAR CES MOTIFS, PLAISE À LA RÉGIE :

ACCUEILLIR la présente demande selon la preuve du Transporteur ;

AUTORISER les projets d'investissement 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 ;

PERMETTRE au Transporteur de réallouer jusqu'à 65 millions de dollars entre les catégories d'investissement.

La Régie, par sa décision D-2021-118, a clairement délimité le cadre de l'intervention de l'Association hôtellerie Québec et Association restauration Québec (« AHQ-ARQ ») et du Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité énergétique (« RTIEÉ »).

Le Transporteur présente ci-après un sommaire de certains éléments de sa demande d'autorisation et commente les preuves des intervenants déposées au dossier.

1. DEMANDE

1.1. CONTEXTE

Le présent dossier constitue la vingt-deuxième demande d'autorisation concernant le budget annuel des investissements pour les projets dont le coût individuel est de moins de 65 M\$ présentée à la Régie. De façon générale, la Régie a accueilli favorablement les demandes du Transporteur¹.

Les investissements du Transporteur s'appuient notamment sur la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur (la « Stratégie »). Le budget des investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$ est déterminé selon une démarche rigoureuse² dont la Régie s'est déclarée satisfaite à plusieurs reprises.

Le Transporteur présente sa demande en s'appuyant sur le cadre réglementaire, les décisions antérieures de la Régie et l'évolution du réseau de transport d'électricité, tel que décrit ci-après.

La demande d'autorisation, conformément à l'article 5 du Règlement, vise des catégories d'investissement, et non des projets (article 2 du Règlement). Ainsi, la demande soumise par le Transporteur vise l'approbation d'un budget, constitué des flux d'investissement associés à chacune de ces catégories, et non pas l'autorisation de projets individuels spécifiques. Le cadre d'examen du budget annuel d'investissement pour les projets dont le coût est inférieur à 65 M\$ est adapté au mode de planification et de réalisation de tels investissements, comme le Transporteur l'a maintes fois exprimé.

Les différentes sections de la preuve soumise à l'appui de la demande du Transporteur abordent chacune des cinq catégories d'information exigées par l'article 5 du Règlement.

La preuve qui a été déposée au soutien de la demande du Transporteur fournit à la Régie les informations requises par le cadre réglementaire afin qu'elle puisse autoriser le budget des investissements 2022 du Transporteur.

1.2. INVESTISSEMENTS ESTIMÉS EN 2021

Tel que mentionné à sa demande et preuve documentaire, le Transporteur anticipe des investissements d'une valeur de 1 028 M\$, soit un montant identique à l'autorisé. Par ailleurs, le Transporteur rappelle qu'il a utilisé pour 2021 un taux de surutilisation de 110 % pour toutes les catégories d'investissement.

¹ Voir les décisions D-2002-81, D-2003-71, D-2004-87, D-2005-50, D-2006-89, D-2006-170, D-2008-020, D-2009-013, D-2010-050, D-2010-138, D-2012-012, D-2013-049, D-2014-018, D-2015-015, D-2016-027, D-2017-019, D-2018-014, D-2019-030, D-2019-068, D-2020-020 et D-2021-092.

² Voir notamment D-2012-012, [par. 107](#) et [pp. 32 à 34](#) et D-2017-019, [pp. 34 à 40](#).

1.3. INVESTISSEMENTS POUR L'ANNÉE 2022

La demande d'autorisation du budget des investissements 2022 pour les projets du Transporteur totalise un montant de 1 022 M\$. Conformément au cadre réglementaire, le Transporteur présente dans sa preuve les investissements qu'il prévoit par catégorie³.

Le Transporteur souligne que le montant des investissements 2021 lié aux projets en cours au 30 avril 2021 s'élève à 457 M\$ et que le montant des investissements relatifs aux projets débutant après le 30 avril 2021 est évalué à 565 M\$. Le Transporteur rappelle que les flux découlant des investissements relatifs aux projets débutant après le 30 avril 2021 seront établis après la confirmation de ces projets, selon les processus en vigueur dans l'entreprise.

Enfin, ces investissements s'inscrivent dans un contexte global des investissements du Transporteur pour l'année 2022, tel qu'il appert de la preuve.

1.4. PRÉVISION DES INVESTISSEMENTS 2023-2025

Dans sa preuve, le Transporteur présente son budget pour l'année 2022 ainsi que les prévisions des investissements par catégorie sur l'horizon 2023 à 2025⁴.

Ces prévisions et les résultats obtenus démontrent que le Transporteur assure une gestion saine et active de son plan d'investissement qui lui permet de s'acquitter adéquatement de sa mission⁵.

2. JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS 2022⁶

La demande déposée par le Transporteur établit le bien-fondé et la nécessité du budget d'investissement en présentant notamment, pour chaque catégorie d'investissement, les interventions requises afin que celui-ci s'acquitte efficacement de sa mission de fournir les services de transport auprès de l'ensemble de sa clientèle.

2.1. INVESTISSEMENTS NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS

Les investissements envisagés dans cette catégorie visent le Maintien des actifs, le Maintien et l'amélioration de la qualité du service et le Respect des exigences.

Maintien des actifs

Les investissements requis en 2022 s'élèvent à 790 M\$ et se répartissent comme suit selon la preuve⁷ :

³ B-0004, HQT-1, Document 1, p. 9 ss.

⁴ B-0004, HQT-1, Document 1, p. 11.

⁵ B-0010, HQT-2, Document 1, p. 10 ss.

⁶ B-0004, HQT-1, Document 1, p. 12 ss.

⁷ B-0004, HQT-1, Document 1, p. 12.

Tableau 1
Investissements 2022 en Maintien des actifs
(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

Les investissements relatifs aux actifs de transport (appareillage, automatismes et lignes) et de télécommunications résultent de l'application de la Stratégie. Le Transporteur présente les grilles d'analyse du risque des équipements d'appareillage et des ouvrages civils, des automatismes, des composants de lignes aériennes et des équipements de télécommunications⁸. Ces grilles permettent de sélectionner les équipements les plus à risque pour ses interventions. Le Transporteur rappelle que le risque évolue en fonction du montant global des investissements en maintien des actifs sans égard au seuil de 65 M\$.

Maintien et amélioration de la qualité du service

Ces investissements visent la satisfaction de la clientèle, le maintien ou l'amélioration de la qualité du service à l'égard de la demande existante. Ils totalisent 75 M\$ pour l'année 2022 soit près de 8 % du budget des investissements ne générant pas de revenus.

Le Transporteur identifie et classe les investissements de cette catégorie selon différents éléments déclencheurs indiqués au tableau suivant tiré de la preuve⁹ :

⁸ B-0004, HQT-1, Document 1, p. 14 ss.

⁹ B-0004, HQT-1, Document 1, p. 21 ss.

Tableau 2
Investissements 2022 en Maintien et amélioration de la qualité du service
(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

Le Transporteur présente les améliorations visées et les indicateurs sur lesquels les différents projets pourraient avoir un impact¹⁰. Il présente également les activités de recherche et développement en 2022 (LineRanger, plate-forme de cosimulation visant à lier les simulateurs des différents domaines et nouveau projet de robot d'inspection automatisée des postes¹¹).

Respect des exigences

Ces investissements découlent de la nécessité pour le Transporteur de se conformer aux lois et règlements en vigueur, aux engagements contractuels, aux encadrements et normes internes et aux exigences de la North American Electric Reliability Corporation (la « NERC »).

Les investissements requis en 2022 s'élèvent à 55 M\$. Le tableau 19 de la pièce HQT-1, Document 1, à la page 24, décrit la répartition de ce budget ainsi que les interventions visées en 2022¹².

Ainsi, pour les investissements ne générant pas de revenus additionnels, la preuve, les informations et les explications fournies par le Transporteur démontrent la nécessité du budget demandé à cet égard.

2.2. INVESTISSEMENTS GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS

Ces investissements visent à combler les besoins croissants pour l'alimentation de la charge locale desservie par Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur ») et à intégrer de la puissance au réseau de transport suivant les demandes des clients du Transporteur.

Les investissements planifiés dans cette catégorie en 2022 s'élèvent à 102 M\$ pour l'alimentation de la charge locale¹³. Le Transporteur ne prévoit pas d'investissements pour les projets relatifs à l'intégration de puissance en 2022.

En 2022, des investissements pour l'alimentation de la charge locale sont requis notamment la mise en service du nouveau poste de Saint-Agapit, un système de stockage d'énergie au

¹⁰ B-0004, HQT-1, Document 1, p. 22.

¹¹ B-0010, HQT-2, Document 1, p. 21 ss.

¹² B-0010, HQT-2, Document 1, p. 23 ss.

¹³ B-0004, HQT-1, Document 1, p. 24.

poste de Ste-Germaine, des travaux de conversion à 120 kV au poste de L'Islet ainsi qu'au poste d'Armagh, d'ajouts de transformation dans les postes de Mont-Royal, de L'Île-Perrot ainsi que de Cournoyer¹⁴.

Pour les investissements générant des revenus additionnels, la preuve, les informations et les explications fournies démontrent la nécessité du budget demandé par le Transporteur à cet égard.

En sus de ce qui fut représenté¹⁵, le Transporteur souligne à nouveau qu'il utilise la prévision des besoins la plus récente du Distributeur au moment de présenter une demande d'approbation à son conseil d'administration. Le Transporteur demeure toujours au diapason des besoins identifiés par le Distributeur. Selon le cas, le Transporteur adapte ses interventions dans l'année et en tient compte dans le cadre des demandes d'autorisation de budget des investissements de l'année subséquente.

2.3. SUIVI DES INTERVENTIONS EN FONCTION DU RISQUE

Le Transporteur présente le suivi des interventions réalisées sur son réseau de transport en fonction du risque pour 2020 et 2021 ainsi que l'évolution des taux de risque simulé et réel. Les résultats démontrent que le taux de risque évolue selon les prévisions simulées ce qui illustre la justesse et les résultats probants de la Stratégie¹⁶.

2.4. IMPACT TARIFAIRE

Afin d'estimer l'impact tarifaire des investissements projetés, le Transporteur prend en considération les coûts associés aux mises en service qui comprennent l'amortissement, le coût en capital, la taxe sur les services publics ainsi que les charges d'exploitation¹⁷.

Le Transporteur présente donc l'impact tarifaire des investissements projetés sur un horizon de 10 ans, le tout conformément aux exigences de la Régie. L'estimation de l'impact tarifaire dans le cadre de la présente demande s'inscrit dans la continuité des décisions antérieures de la Régie quant à l'autorisation des projets d'investissement.

L'estimation de l'impact tarifaire des investissements projetés est présentée comme suit :

- Investissements ne générant pas de revenus additionnels ;
- Investissements générant des revenus additionnels ;
- Ensemble des investissements.

Le Transporteur présente les mises en service prévues pour l'alimentation de la charge locale et l'estimation de la contribution requise du Distributeur.

Avec égards, de l'avis du Transporteur, l'impact tarifaire de l'ensemble des investissements est raisonnable sur la période.

2.5. IMPACT SUR LA FIABILITÉ ET LA QUALITÉ DU SERVICE

Dans le cadre de la planification de ses interventions et de ses investissements, le

¹⁴ B-0004, HQT-1, Document 1, p. 25.

¹⁵ B-0004, HQT-1, Document 1, p. 39.

¹⁶ B-0004, HQT-1, Document 1, p. 26 ss.

¹⁷ B-0004, HQT-1, Document 1, p. 30 ss.

Transporteur vise à prioriser la fiabilité du réseau de transport d'électricité ainsi qu'à maintenir et améliorer la continuité de service. Il tient particulièrement compte des attentes de la clientèle en termes de disponibilité d'équipements.

Les investissements du Transporteur en Maintien des actifs et en Maintien et amélioration de la qualité du service ont pour objet, de façon générale, d'assurer le maintien et le rehaussement de la fiabilité du réseau de transport et la qualité de la prestation des services de transport, et ce au bénéfice de l'ensemble des clients.

La Stratégie, dont l'évaluation du risque constitue la pièce maîtresse, permet d'identifier les équipements que le Transporteur priorisera lors de ses interventions.

Les investissements prévus permettront également au Transporteur de poursuivre ses efforts en innovation technologique afin d'améliorer le comportement du réseau, d'optimiser sa gestion, d'installer des outils de surveillance et de diagnostic des équipements stratégiques contribuant ainsi à la fiabilité du réseau de transport.

Les renseignements fournis par le Transporteur sont probants et démontrent que le budget des investissements est requis afin de maintenir et d'améliorer la fiabilité du réseau de transport ainsi que la qualité du service offert à la clientèle.

3. MÉMOIRE DE L'INTERVENANT AHQ-ARQ – COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR¹⁸

AHQ-ARQ à son mémoire (page 8) mentionne ce qui suit :

« A priori, l'AHQ-ARQ considère que la tendance à la hausse des dernières années n'est pas acceptable, d'autant plus qu'elle s'inscrit dans un contexte où les indicateurs de fiabilité du service pertinents pour lesquels l'information est disponible se sont pratiquement maintenus au cours des cinq dernières années » [référence omise]

D'une part, concernant la hausse « à priori pas acceptable », le Transporteur rappelle que la Stratégie prévoit depuis sa mise en place que les investissements devront augmenter au cours des années à venir compte tenu du volume d'équipements à risque plus importants que dans le passé¹⁹.

D'autre part, le Transporteur réitère que les indicateurs de fiabilité de service ne permettent pas de justifier ses besoins d'investissements en maintien des actifs. En effet, ces indicateurs ne permettent pas de mesurer l'état et la fiabilité des actifs. Par conséquent, ils ne sont pas pertinents pour justifier des besoins d'investissements en maintien des actifs, ni pour mesurer les effets de la Stratégie de pérennité. D'ailleurs, la pertinence de ces indicateurs, pour les fins d'apprécier le budget annuel des investissements du Transporteur, a fait l'objet de réserve partagée et constatée par la Régie²⁰.

Le constat de l'intervenant concernant le lien entre les investissements et les indicateurs est sans pertinence et doit être rejeté par la Régie.

AHQ-ARQ à son mémoire (page 14) mentionne ce qui suit :

« Pour compenser la calibration imprécise des modèles utilisés par le Transporteur et éviter

¹⁸ C-AHQ-ARQ-0009, Mémoire de l'AHQ-ARQ, 21 octobre 2021.

¹⁹ R-3670-2008, HQT-2, Document 1, [p.89](#). D'ailleurs, le graphique « évolution prévue des coûts par année en k\$ constants 2007 » montre une hausse très importante entre 2008 et 2021.

²⁰ R-4097-2019, D-2019-116, [par. 15](#).

un biais systématique affectant l'évaluation du taux de risque et des investissements en découlant, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie 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 (1 an, 5 ans et 10 ans à l'avance) et le taux de risque réel observé lors de la dernière année. »

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 simulées justifiant le contrôle du niveau de risque planifié.

Quant à l'écart entre les taux de risque réel et simulé, le Transporteur a amplement expliqué les raisons dans le cadre du dossier R-4140-2020. En effet, le bilan 2017-2020 de la Stratégie a fait l'objet d'examen complet à cet égard. La Régie s'est d'ailleurs dite satisfaite de la mise en œuvre par le Transporteur de la Stratégie découlant de l'évolution du risque ainsi que des explications sur les écarts entre les taux réels et simulés²¹.

Le Transporteur poursuivra l'amélioration continue de son modèle afin d'assurer la pérennité de son parc d'actifs.

Le Transporteur demande à la Régie de rejeter la recommandation de l'intervenant.

AHQ-ARQ à son mémoire (pages 18 et 19) mentionne ce qui suit :

« L'AHQ-ARQ constate que cette information sur un transfert de charge de l'ordre de 17 MVA entre le poste Saint-Basile et celui de Saint-Bruno-de-Montarville ne concorde pas avec l'information fournie récemment dans le dossier R-4167-2021 selon laquelle un tel transfert serait fait plutôt entre le poste Saint-Basile et celui de Rouville [R-4167-2021, B-0022, page 23].

[...]

Par conséquent, étant donné que le Transporteur n'a pas fourni de justification probante du besoin, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de ne pas approuver le projet d'ajout pour 2022 d'un 3e transformateur au poste Saint-Bruno-de-Montarville 315-25 kV. ».

Concernant l'information sur le transfert de charge, le Transporteur a précisé²² qu'il existe bien un transfert de charge du poste Saint-Basile vers le poste Saint-Bruno-de-Montarville, et ce, bien qu'un transfert vers le poste Rouville soit également prévu dans la pièce B-0022²³ du dossier R-4167-2021. Ces transferts ne sont pas mutuellement exclusifs, mais sont plutôt complémentaires. D'ailleurs, concernant les informations des pièces B-0022 et B-0067, il est important de considérer ce qui suit :

« Le Transporteur tient à préciser que l'information présentée dans cette pièce reflète la situation planifiée durant l'hiver 2020-2021 et l'été 2021 et ne couvre pas l'ensemble des conditions qui doivent être considérées lorsque vient le temps de planifier des ajouts de transformation dans un poste ou l'ajout d'un poste de transformation dans une région. Des analyses détaillées doivent alors être réalisées impliquant différentes conditions de réseau afin de déterminer les diverses options possibles pour répondre aux besoins de la clientèle. »²⁴

²¹ R-4140-2020, D-2021-092, [par. 155](#).

²² Voir la réponse à la question 4.6 de la DDR1 de l'AHQ-ARQ, B-0015, HQT-2, Document 2 révisé.

²³ Voir également B-0069, HQT-6, Document 1.1 révisé.

²⁴ R-4167-2021, B-0069, HQT-06, Document 1.1 révisé, [p. 5](#), lignes 18 à 23.

L'affirmation de l'intervenant selon laquelle il n'existe pas de transfert de charge vers le poste de Saint-Bruno-de-Montarville est incorrecte et mène à un calcul erroné.

Le Transporteur demande à la Régie de rejeter l'affirmation de l'intervenant.

De plus, le Transporteur a fourni les prévisions du Distributeur les plus contemporaines possibles conformément aux décisions D-2020-020²⁵ et D-2021-092²⁶.

Ainsi, le Transporteur considère avoir fourni toute l'information pertinente dans sa preuve, conformément au cadre réglementaire²⁷, permettant de justifier le déclenchement du projet.

Le Transporteur demande à la Régie de rejeter la recommandation de l'intervenant.

AHQ-ARQ à son mémoire (page 23) mentionne ce qui suit :

« Par conséquent, étant donné que le Transporteur n'a pas fourni de justification probante du besoin, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de ne pas approuver le projet d'ajout pour 2024 d'un 4e transformateur au poste Limoilou 230-25 kV. »

Le Transporteur réitère qu'il planifie son réseau sur la base des prévisions fournies par le Distributeur et non des données historiques.

Comme précisé par le Transporteur, une augmentation de la charge de 35 MVA est anticipée²⁸. Cette augmentation s'ajoute d'ailleurs à la croissance naturelle de la charge locale. De plus, le Transporteur souligne qu'un dépassement de la CLT de zone est associé aux postes Frontenac-1 et Frontenac-2 en raison de leur incapacité à ajouter des départs de ligne à 25 kV²⁹.

Le Transporteur considère avoir fourni toute l'information pertinente dans sa preuve permettant de justifier l'ajout d'un 4^e transformateur au poste Limoilou à 230-25 kV.

Le Transporteur demande à la Régie de rejeter la recommandation de l'intervenant.

AHQ-ARQ à son mémoire (page 23) mentionne ce qui suit :

« Étant donné que le Transporteur n'a pas fourni de justification probante du budget demandé pour l'ensemble des interventions d'ajout de capacité dans les postes satellites, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de ne pas approuver le budget des investissements de 19 M\$ prévu en 2022 pour ces interventions. »

Le Transporteur réitère les arguments concernant les ajouts de capacités des postes de Saint-Bruno-de-Montarville et Limoilou. Il estime avoir fourni dans sa preuve le niveau d'information requis en suivi des décisions D-2016-027³⁰ et D-2017-019³¹ afin de permettre à la Régie d'être

²⁵ R-4097-2019, D-2020-020, [par. 137](#).

²⁶ R-4140-2020, D-2021-092, [par. 111](#).

²⁷ Voir notamment D-2021-092, [par. 108, 109](#) et [113](#).

²⁸ Voir la réponse à la question 4.8 de la DDR1 de l'AHQ-ARQ, B-0015, HQT-2, Document 2 révisé.

²⁹ Voir le complément d'information à la question 4.10 de la DDR1 de l'AHQ-ARQ, B-0015, HQT-2, Document 2 révisé.

³⁰ R-3935-2015, D-2016-027, [par. 79](#).

³¹ R-3982-2016, D-2017-019, [par. 94 et 95](#).

bien informée sur les investissements. Dans sa décision D-2018-014³², la Régie s'est déclarée satisfaite du niveau d'information fourni et demande au Transporteur de le maintenir dans le cadre des prochaines demandes d'autorisation du budget des investissements.

Le Transporteur demande à la Régie de rejeter la recommandation de l'intervenant.

AHQ-ARQ à son mémoire (page 25) mentionne ce qui suit :

« Étant donné que l'année atypique 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. »

Le Transporteur rappelle que l'approche de surutilisation est un outil de gestion interne qui lui permet de pallier les aléas entourant les projets qui peuvent survenir en cours d'année. Elle vise à atteindre, à la fin de l'année, les montants autorisés par la Régie. D'ailleurs la Régie reconnaît l'importance de cette approche :

« La Régie considère que cette approche de surutilisation offre une flexibilité au Transporteur qui est importante puisqu'elle lui permet d'effectuer une planification et gestion optimales de ses investissements. L'approche de surutilisation a permis au Transporteur d'atteindre les budgets d'investissement demandés depuis qu'elle a été mise en place. La Régie s'attend toutefois à ce que le Transporteur applique l'approche de surutilisation dans le but d'atteindre les budgets autorisés mais aussi en s'assurant d'éviter les dépassements de budget. Ainsi, elle lui demande de continuer, au besoin, à raffiner son approche de surutilisation, de façon à rencontrer ces deux objectifs. »³³

Le Transporteur souligne que le calcul du taux de surutilisation basé sur l'historique de 3 années permet justement d'atténuer les variations des flux des investissements d'une année à l'autre. De plus, la recommandation de l'intervenant de limiter le taux de surutilisation à 100% est arbitraire.

Le Transporteur demande à la Régie de rejeter la recommandation de l'intervenant.

4. MÉMOIRE DE L'INTERVENANT RTIÉÉ– COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR³⁴

RTIÉÉ à son mémoire (pages 9 et 10) mentionne ce qui suit :

« 13 - En résumé, pour décider d'autoriser les budgets demandés ou pour les refuser ou pour autoriser des budgets différents, la Régie doit disposer d'une preuve.

Et dans notre régime juridique, le fardeau de preuve est celui de la prépondérance de preuve, c'est-à-dire que celle-ci doit rendre plus probable qu'improbable la demande menant au dispositif que le Tribunal exprimera dans sa décision.

14 - C'est dans ce contexte que nous nous demandons ci-après quels sont les outils à la disposition de la Régie pour qu'elle exerce son rôle et obtienne cette preuve préalablement nécessaire au prononcé d'une décision éclairée.

[...]

16 - Selon la connaissance qu'ont plusieurs des signataires du présent rapport quant à Hydro-Québec et sur la base de leur expérience, c'est plutôt en fonction d'une liste interne des projets réels et en fonction des besoins réels dans chaque catégorie qu'Hydro-Québec

³² R-4013-2017, D-2018-014, [par. 95](#).

³³ R-4140-2020, D-2021-092, [par. 57](#).

³⁴ C-RTIÉÉ-0012, Mémoire du RTIÉÉ, 1^{er} novembre 2021.

TransÉnergie constitue les budgets globaux d'investissements par catégorie qu'il soumet à l'autorisation de la Régie. »

Le Transporteur souligne que depuis 2002, le fardeau de preuve auquel il est soumis en vertu du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* est demeuré en substance inchangé. Les démonstrations attendues du Transporteur par la Régie se sont affinées notamment avec la mise en place du *Guide de dépôt pour Hydro-Québec dans ses activités de transport* et au gré des décisions et suivis demandés par la Régie.

Or, contrairement à ce qu'affirme l'intervenant, le fardeau de preuve et les démonstrations attendues du Transporteur sont clairement balisés. Le budget des investissements est justifié par catégorie d'investissement avec une description synthétique de ces investissements, l'estimation des investissements et les flux monétaires annuels prévus y sont présentés.

De plus, le Transporteur n'élabore pas à chaque année une liste de projets pour justifier le budget des investissements comme l'affirme l'intervenant³⁵. En effet, la Stratégie est appliquée pour déterminer dans une forte proportion les investissements requis en Maintien des actifs de transport et de télécommunications. Elle repose sur la gestion des risques, en fonction de la probabilité de défaillance des équipements et de l'impact des défaillances éventuelles sur le réseau. Pour réaliser des interventions qui touchent à la fois la pérennité des actifs et les autres catégories d'investissement, 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.

Le budget des investissements reflète 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 et qui sont à différents stades d'avancement. Ainsi, les projets qui seront réalisés à même l'enveloppe du budget des investissements se préciseront 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 conformément aux règles internes.

La recommandation des intervenants à l'égard de la justification des investissements selon une liste de projets dépasse le cadre réglementaire³⁶ et devrait être rejetée.

RTIEÉ à son mémoire (page 25) mentionne ce qui suit :

« RECOMMANDATION NO. RTIEÉ-1-4

LE BUDGET 2022 DES INVESTISSEMENTS EN MAINTIEN DES ACTIFS

Bien que les informations fournies par Hydro-Québec TransÉnergie au soutien de sa demande d'autorisation de son budget 2022 des investissements (dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$) d'HQT en Maintien des actifs ne laisse apparaître à première vue aucune anomalie, nous soumettons respectueusement que ces informations sont d'un niveau de précision insuffisante pour nous permettre de recommander spécifiquement l'autorisation des budgets demandés dans cette catégorie et dans ses cinq sous-catégories.

Nous recommandons à la Régie de l'énergie d'examiner la possibilité de tenir, lors de la cause d'autorisation des investissements de l'an prochain (pour 2023), un débat afin d'examiner l'opportunité que, pour la catégorie budgétaire du Maintien des actifs, le Transporteur dépose à la Régie une liste des projets constitutifs de ce budget, au même titre qu'il l'effectue déjà pour ses investissements prévus en Croissance des besoins, en Respect des exigences et

³⁵ C-RTIEÉ-0014, RTIEÉ-1, Document 2, [p. 5](#).

³⁶ Voir notamment R-4140-2020, D-2021-092, [par 108 et 109](#).

d'Amélioration et maintien de la qualité. »

Le Transporteur rappelle que les investissements de la catégorie Maintien des actifs se basent sur l'application de la Stratégie, laquelle répond aux attentes de la Régie³⁷. L'appréciation du niveau de risque reste le critère le plus pertinent afin de démontrer l'utilité des investissements dans cette catégorie.

De plus, le Transporteur souligne que la Stratégie s'est montrée performante depuis son élaboration en 2007 et est en constante évolution. Le Transporteur poursuit son amélioration continue afin d'assurer la pérennité de son parc d'actifs.

Le Transporteur souligne également 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. De plus, un tel exercice ne serait pas efficace, compte tenu qu'une analyse sommaire des projets, prise hors contexte et sans les détails pertinents propre à chaque projet, ne permet pas d'en évaluer valablement la nécessité.

Le Transporteur réitère que « fournir la liste des projets » dépasse le cadre réglementaire, est inutile, constituerait un alourdissement illégal de son fardeau de preuve sans offrir à la Régie un éclairage valable à sa prise de décision³⁸.

La recommandation de l'intervenant devrait être rejetée.

CONCLUSION

La *Demande d'autorisation du budget des investissements pour l'année 2022 du Transporteur* et la preuve à son soutien :

- sont conformes au cadre réglementaire et probants ;
- démontrent que le budget des investissements est requis afin que le Transporteur puisse s'acquitter de sa mission, respecter ses engagements envers ses clients et assurer la fiabilité du réseau de transport d'électricité.

Le Transporteur entend maintenir l'application de la Stratégie tout en poursuivant son amélioration continue afin d'assurer la pérennité de son parc d'actifs.

Le Transporteur prie la Régie d'accueillir sa demande selon ses conclusions.

Le tout respectueusement soumis.

³⁷ R-4140-2020, D-2021-092, [par. 155](#).

³⁸ Voir notamment R-4140-2020, D-2021-092, [par 108 et 109](#).