

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* (L.R.Q., 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**

RÉPLIQUE DU TRANSPORTEUR

INTRODUCTION

Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») a reçu les argumentations des intervenants :

- L'Association hôtellerie Québec (« AHQ ») et l'Association restauration Québec (« ARQ ») ;
- Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité énergétiques (« RTIEÉ »).

Le Transporteur offre à la Régie de l'énergie (la « Régie ») sa réplique aux argumentations des intervenants.

Aspects généraux

Le Transporteur réitère que sa preuve documentaire produite est complète, probante et contient toutes les informations réglementaires requises selon la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « Loi ») ainsi que les suivis spécifiques découlant de décisions antérieures de la Régie.

Au soutien de sa réplique, le Transporteur réitère le contenu de son argumentation déposée le 26 novembre 2021 et réplique plus spécifiquement à certains aspects de l'argumentation des intervenants.

Réplique à AHQ-ARQ

Le Transporteur offre sa réplique aux divers arguments de l'intervenant lors de son argumentation¹, tel que ci-après.

Concernant le sujet du *Budget demandé en Maintien des actifs en fonction de l'évolution du taux de risque* à la page 4 de son argumentation, l'intervenant mentionne :

« De toute évidence, le Transporteur surestimait de façon importante le taux de risque en 2008 alors qu'il prévoyait pour 2020 un taux de risque avoisinant la valeur de 12 alors que la valeur réelle n'est que de 9,1, pour une erreur de prévision de l'ordre de 20 %.

Par conséquent, l'AHQ-ARQ est d'avis que l'argument du Transporteur reproduit ci-dessus n'est pas probant et elle demande à la Régie de ne pas le retenir. »

En réplique, le Transporteur souligne que, d'une part, le modèle de simulation a fait l'objet d'examen et d'améliorations depuis 2008. D'ailleurs, le Transporteur rappelle que le bilan 2017-2020 de la Stratégie a fait l'objet d'un examen dont la Régie s'est dite satisfaite².

D'autre part, bien que les prévisions faites en 2008 aient permis de dégager une tendance haussière, elles ne sont pas pertinentes pour évaluer les besoins en investissement en Maintien des actifs de la présente demande. En effet, le budget à autoriser de la présente demande est fondé sur une évaluation contemporaine du risque et non sur les prévisions faites en 2008³.

¹ Argumentation d'AHQ-ARQ du 3 décembre 2021.

² R-4140-2020, D-2021-092, [par. 155](#).

³ B-0004, HQT-1, Document 1, Chapitre 3, p. 12 ss.

Le Transporteur réitère que le taux de risque réel évolue selon les prévisions simulées et que le Transporteur maintient le cap sur le contrôle du niveau de risque planifié⁴.

Concernant le sujet de la recommandation 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 (1 an, 5 ans et 10 ans à l'avance) et le taux de risque réel observé lors de la dernière année, à la page 6 de son argumentation, l'intervenant mentionne :

« En effet, comme elle l'a mentionné dans ses réponses de la demande de renseignements de la Régie précitée, l'AHQ-ARQ demeure convaincue 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 la seule) avenue pour la Régie afin d'exercer son rôle d'autorisation du budget des investissements pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars.

Pour les motifs formulés par l'AHQ-ARQ, celle-ci demande à la Régie de ne pas retenir la partie de la plaidoirie du Transporteur citée ci-dessus. »

En réplique, le Transporteur souligne que l'acuité des prévisions a peu d'impact sur le budget. En effet, des prévisions pluriannuelles ne sont pas utiles pour déterminer les budgets d'investissement en Maintien des actifs.

Le Transporteur réitère que selon son modèle de gestion des actifs, la planification des investissements s'appuie notamment sur la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur qui vise à maintenir la qualité du service de transport, malgré le vieillissement des actifs⁵.

Le Transporteur rappelle, entre autres, que les grilles d'analyse du risque fournies dans la présente demande⁶ constituent de l'information probante et utile aux fins de l'examen de la catégorie Maintien des actifs.

Les investissements proviennent du choix des interventions découlant de la grille de risque⁷. Ce choix est fait selon la grille de risque d'une année, et non d'une analyse pluriannuelle, pour évaluer les besoins en investissement.

Concernant le sujet de Croissance des besoins de la clientèle, à la page 7 de son argumentation, l'intervenant mentionne :

⁴ B-0004, HQT-1, Document 1, p. 29.

⁵ R-3641-2007, B-1, HQT-2, Document 1, [Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur](#); R-3670-2008, HQT-1, Document 1.2, [Démarches du Transporteur pour déterminer les investissements en Maintien des actifs](#); R-3670-2008, HQT-2, Document 1, [Stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur](#).

⁶ B-0004, HQT-1, Document 1, [tableau 8](#), [tableau 10](#), [tableau 12](#) et [tableau 14](#).

⁷ R-3670-2008, HQT-2, Document 1, [p. 69](#).

« D'abord, l'AHQ-ARQ est d'avis qu'il ne suffit pas que le Transporteur fournisse l'information demandée, encore faut-il qu'il fournisse une justification probante des projets qu'il veut mettre de l'avant, ce que, de l'avis de l'AHQ-ARQ, le Transporteur n'a pas fait dans les cas des postes de Saint-Bruno-de-Montarville 315-25 kV et Limoilou 230-25 kV selon ce qu'elle expose dans son mémoire.

De plus, l'AHQ-ARQ réitère ses arguments ci-dessus concernant les besoins d'ajouts de capacité aux postes de Saint-Bruno-de-Montarville et Limoilou et, par conséquent, elle maintient sa recommandation citée ci-dessus de ne pas approuver le budget des investissements de 19 M\$ prévu en 2022 pour les interventions d'ajout de capacité dans les postes satellites. »

En réplique, le Transporteur considère ne pas avoir à fournir le portrait détaillé de l'ensemble du réseau pour la justification des investissements en Croissance des besoins de la clientèle, comme l'entend l'intervenant en référant à la pièce B-0022 du dossier R-4167-2021. Au contraire, il considère avoir fourni toute l'information pertinente dans sa preuve⁸, conformément au cadre réglementaire⁹, permettant de justifier le déclenchement des projets.

De plus, le Transporteur réitère qu'il planifie son réseau sur la base des plus récentes prévisions fournies par le Distributeur¹⁰. Il rappelle que son rôle n'est pas de justifier la prévision du Distributeur comme le souhaite l'intervenant.

Concernant le sujet de l'approche de surutilisation et valeur proposée par le Transporteur pour 2022, aux pages 9 et 10 de son argumentation, l'intervenant mentionne :

« Étonnamment, dans son argumentaire, le Transporteur fait total abstraction du « contexte particulier » de 2020 et se rabat simplement sur l'application de la formule arithmétique sans vraiment regarder la représentativité des valeurs utilisées pour son calcul. [...] »

Par conséquent, l'AHQ-ARQ demande à la Régie de ne pas retenir les commentaires du Transporteur et elle maintient sa recommandation citée ci-dessus de retenir un taux de surutilisation de 100 % pour 2022, basé sur les résultats de 2018 et 2019. »

En réplique, le Transporteur considère inapproprié de revoir la formule de calcul de surutilisation au gré des fluctuations annuelles. En effet, la formule retenue permet d'atténuer ces fluctuations et de maintenir une tendance représentative des besoins

⁸ Voir notamment B-0004, HQT-1, Document 1, Tableau A2-1; réponse à la question 10.1.2 de la DDR numéro 1 de la Régie, B-0010, HQT-2, Document 1; réponses aux questions 4.6 et 4.10 de la DDR numéro 1 de l'AHQ-ARQ, B-0015, HQT-1, Document 2 révisé.

⁹ Voir notamment D-2021-092, [par. 108, 109](#) et [113](#).

¹⁰ B-0004, HQT-1, Document 1, Annexe 2, p. 39.

du Transporteur, et ce, malgré des conditions exceptionnelles rencontrées lors de la réalisation des projets¹¹.

Le Transporteur ajoute que l'outil de surutilisation ne vise pas à lui permettre le dépassement des budgets autorisés, mais plutôt à lui donner la flexibilité nécessaire à la réalisation de sa mission dans une approche de gestion de portefeuille de projets¹².

Avec égards, en raison de ce qui précède, les conclusions de l'intervenant devraient être écartées par la Régie.

Réplique à RTIÉE

Le Transporteur offre sa réplique aux divers arguments de l'intervenant lors de son argumentation¹³, tel que ci-après.

Concernant le sujet de sa recommandation concernant le sujet du dépôt d'une liste de projets de la catégorie Maintien des actifs par le Transporteur seul objet de son argumentation, le Transporteur réplique ce qui suit :

- Page 2 : « Nous avons alors soumis que la Régie n'est pas une « étampe de caoutchouc », « nous avons également constaté que la Régie ne disposait que de peu d'outils pour exercer ainsi sa discrétion ».

Le Transporteur souligne que l'information soumise au présent dossier est exhaustive et complète conformément au cadre réglementaire y incluant les suivis spécifiques que la Régie a mis en place. Premièrement, il est inexact de considérer que la preuve est quasi nulle et, deuxièmement, il est réducteur de prétendre que l'examen du budget des investissements se fait à l'aveuglette depuis 20 ans. De tels propos qui tendent à minorer le rôle de la Régie et la preuve offerte par le Transporteur depuis de très nombreuses années sont à déplorer.

- Page 2 : « la Stratégie ne permet pas de juger du coût, puis parce que les évaluations contenues aux abscisses et ordonnées des matrices de risque comportent une part de subjectivité et, enfin, car le Transporteur à juste titre peut moduler la date de réalisation des travaux de manière à les faire coïncider avec les autres interventions planifiées sur un même équipement. À cela s'ajoute que la pandémie a occasionné certains reports interannuels de travaux (reports que le Transporteur a regrettamment refusé de nous préciser). »

¹¹ R-4140-2020, D-2021-092, [par. 48](#) et [56](#).

¹² R-4140-2020, D-2021-092, [par. 57](#).

¹³ Argumentation de RTIÉE du 3 décembre 2021.

En réplique, le Transporteur considère qu'il est inapproprié de prétendre que la Stratégie comprend une dimension « subjective ». En effet, la Stratégie repose plutôt sur l'application d'une démarche rigoureuse afin de déterminer les investissements requis en Maintien des actifs. La gestion intégrée des projets permet par la suite un arrimage optimal des divers travaux à réaliser dans les installations.

D'ailleurs, le Transporteur rappelle que le bilan 2017-2020 de la Stratégie a fait l'objet d'un examen. La Régie s'est 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 simulés¹⁴.

Le Transporteur ajoute que les résultats présentés dans la preuve démontrent la justesse et les résultats probants de la Stratégie¹⁵.

- Page 3 : « *Nous avons aussi mis en preuve, par notre mémoire (lequel est cosigné par deux anciens employés d'Hydro-Québec), qu'une telle liste existe bel et bien déjà, annuellement, et ce avant qu'Hydro-Québec ne dépose sa demande annuelle d'autorisation des investissements inférieurs au seuil. Cette préexistence d'une telle liste est confirmée par la propre preuve d'Hydro-Québec qui établit une ventilation par types d'équipements de sa demande d'investissements en Maintien des actifs; or une telle information serait impossible s'il n'existait pas déjà de telle liste.* »

En réplique, le Transporteur souligne que l'intervenant est dans l'erreur. Une telle « liste de projets », tel qu'il semble l'entendre, pour l'ensemble du budget des investissements du Transporteur est inexistante dans un tel format.

Le budget des investissements 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 et qui sont à différents stades d'avancement. Ainsi, ce ne sont pas tous les projets qui sont identifiés en amont, plusieurs se préciseront ultérieurement¹⁶.

De plus, le Transporteur précise que l'autorisation de ces flux d'investissement lui donne la flexibilité nécessaire afin qu'il puisse s'acquitter adéquatement de sa mission dans les limites du budget autorisé. En effet, à partir de l'offre établie et en tenant compte de l'évolution du contenu, du coût et des échéanciers de projets, le Transporteur revoit la priorisation de ses interventions. Il peut réviser et ajuster ses projets dans le temps en fonction des besoins ciblés, de l'enveloppe autorisée pour une année donnée et de la disponibilité des ressources du Transporteur.

¹⁴ R-4140-2020, D-2021-092, [par. 155](#).

¹⁵ B-0004, HQT-1, Document 1, p. 26 ss.

¹⁶ B-0020, Argumentation du Transporteur, p. 11.

D'ailleurs, la Régie reconnaît l'importance de cette flexibilité en permettant au Transporteur de réallouer une partie des montants autorisés entre les catégories afin qu'il puisse gérer de façon active et optimale ses investissements¹⁷.

Avec égards, la proposition de l'intervenant devrait être rejetée par la Régie.

- Page 3 : « *Nous ne voyons même pas comment le Transporteur pourrait déposer une demande annuelle d'autorisation à la Régie si la Liste des projets n'avait pas déjà été approuvée à l'interne. L'existence préalable d'une telle liste est même confirmée par la démarche de « taux de surutilisation » du Transporteur, laquelle lui permet en cours d'année d'ajouter ou remplacer des projets qui étaient sur la liste initiale par d'autres projets identifiés en cours d'année et qui ne figuraient pas sur cette liste.* »

En réplique, le Transporteur réitère que 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.

Le budget des investissements reflète les flux monétaires annuels prévus basés sur une estimation des investissements de projets en cours ou à être confirmés. 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 internes¹⁸.

Par ailleurs, le Transporteur rappelle que l'approche de la surutilisation offre la flexibilité, non pas de remplacer des projets initialement prévus, mais plutôt de démarrer un plus grand nombre de projets pour un niveau d'investissement total dépassant temporairement les montants autorisés afin de pallier aux aléas rencontrés en cours d'année¹⁹.

- Page 4 : « *Comme argument supplémentaire, nous soumettons que la Régie de l'énergie requiert déjà le dépôt d'une telle liste des investissements inférieurs au seuil à Énergir (dont le seuil est pourtant seulement de 4 M\$). Pour Énergir, la Régie procède même aussi à examiner de façon plus approfondie une sélection aléatoire de projets de cette liste.* » [...] « *Un tel exercice a déjà commencé à avoir lieu au Dossier R-4175-2021 d'Énergir, tel qu'illustré par la Décision D-2021-156 du 29 novembre 2021.* [...] »

¹⁷ R-4140-2020, D-2021-092, [par. 157 et 158](#); R-4097-2019, D-2020-020, [par. 182 à 190](#).

¹⁸ B-0020, Argumentation du Transporteur, p. 11.

¹⁹ R-4140-2020, D-2021-092, [par. 57](#).

« Certes, le processus ci-dessus visé pour Énergir se situe a posteriori alors que les causes d'autorisation annuelles des investissements de HQT (telles que la présente et visées par notre recommandation RTIÉE-1.4) se situent a priori. Il existe donc une certaine différence quant au moment où la liste des investissements serait soumise. De plus, un échantillon aléatoire des investissements d'Énergir sera aussi sujet à une vérification plus poussée. Mais toutes ces variations pourront faire partie du débat que nous proposons pour la cause de 2023. »

En réplique, le Transporteur souligne que la liste de projets inférieurs au seuil demandée en suivi de la décision D-2019-176²⁰ doit être fournie dans le cadre de l'examen du rapport annuel. Or, ce suivi vise à assurer le respect de la méthodologie d'évaluation de la rentabilité des projets d'extension de réseau, ce qui correspond à de la croissance et non de la pérennité.

Par ailleurs, le Transporteur rappelle qu'il présente, indépendamment de la catégorie d'investissement, une liste de projets inférieurs à 65 M\$ et dont les mises en service sont supérieures à 5 M\$, dans le tableau de suivi des mises en service et des autorisations de projets d'investissement à l'occasion de l'examen du rapport annuel du Transporteur²¹ ainsi que dans le tableau des mises en service dans le cadre du dossier tarifaire²².

Le Transporteur souligne que toute tentative d'amalgame avec Énergir, tel que tente de le faire l'intervenant, est inappropriée, notamment en ce que :

- Le Transporteur et Énergir sont des entreprises différentes en termes de rôle, de responsabilité et leurs projets reflètent cette réalité. Les dimensions de diversité, de répartition territoriale et l'ampleur de la charge desservie par le Transporteur s'incarnent dans ses multiples projets et doit porter la Régie à la retenue face à des arguments simplistes de promotion du mimétisme réglementaire qui n'est pas un principe de régulation qui soit valable.
- Il est également incongru de comparer un suivi réalisé par Énergir dans ses rapports annuels avec la demande d'autorisation du budget des investissements du Transporteur qui repose sur un cadre réglementaire et des acquis qui ont fait leurs preuves depuis plus de 20 ans. L'amalgame proposé par l'intervenant ne tient pas la route.
- La Régie a fait le choix judicieux de faire reposer le budget des investissements du Transporteur, non pas sur des informations concernant des milliers d'interventions en amont de la demande du Transporteur, mais plutôt sur le

²⁰ R-3867-2013, D-2019-176, [par. 50](#).

²¹ Voir par exemple R-9000-2020, B-0005, HQT-2, Document 2, Section 5.3, [p. 19](#).

²² Voir par exemple R-4167-2021, B-0039, HQT-5, Document 1 révisé, [Tableau A6.7-3](#).

cadre réglementaire et de l'assortir de la Stratégie de pérennité, revue ponctuellement par la Régie, qui par le biais des suivis des taux de risques des familles d'actifs permet une prise de décision éclairée et arrimée à ce qui est recherché soit la fiabilité au meilleur coût.

Avec égards, le Transporteur soumet que les recommandations de l'intervenant devraient être rejetées.

CONCLUSION

La *Demande d'autorisation du budget des investissements 2022 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars* et la preuve à son soutien :

- sont conformes au cadre réglementaire et probant ;
- 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.

De plus, 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 donc la Régie d'accueillir sa demande selon ses conclusions et de rejeter les arguments de l'intervenant.

Le tout respectueusement soumis.

Le 10 décembre 2021