

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2023-075

R-4217-2022

14 juin 2023

PRÉSENTE :

Françoise Gagnon
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

et

Intervenants dont les noms apparaissent ci-après

Décision finale

*Demande d'autorisation du budget des investissements 2023
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	8
4. SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS	8
5. SUIVI DES INVESTISSEMENTS AUTORISÉS ET RÉALISÉS.....	11
5.1 Historique des investissements et des mises en service.....	11
5.2 Approche de surutilisation	14
6. JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS 2023.....	17
6.1 Investissements ne générant pas de revenus additionnels	17
6.2 Investissements générant des revenus additionnels.....	26
7. SUIVI DES INTERVENTIONS EN FONCTION DU RISQUE	29
8. IMPACT TARIFAIRE DES INVESTISSEMENTS	32
9. IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT.....	34
10. RÉALLOCATION ENTRE LES CATÉGORIES.....	35
DISPOSITIF	36

1. INTRODUCTION

[1] Le 20 décembre 2022, 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 2023, dont le total s'établit à 994 M\$, pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$. Le Transporteur demande également de lui permettre de réallouer jusqu'à 65 M\$ entre les catégories d'investissements (la Demande).

[2] La Demande est présentée en vertu des articles 31(1) (5^o) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi) et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*² (le Règlement).

[3] En vertu de l'article 73 de la Loi, le Transporteur doit obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas fixés par le Règlement, pour acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport d'électricité.

[4] Le second alinéa de l'article 1 du Règlement prévoit que le Transporteur doit obtenir l'autorisation de la Régie lorsque le coût individuel des projets 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. En vertu de l'article 5 du Règlement³, la demande d'autorisation à cette fin 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.](#)

³ L'article 2 du Règlement ne s'applique pas à une demande d'autorisation de la nature de la Demande au présent dossier, contrairement à ce que laisse entendre la référence incluse au titre de la pièce [B-0002](#).

[5] Le 24 janvier 2023, la Régie publie un avis aux personnes intéressées sur son site internet⁴, indiquant qu'elle compte procéder à l'étude de la Demande par voie de consultation. Elle invite les personnes intéressées à soumettre une demande d'intervention et un budget de participation au plus tard le 7 février 2023. Elle fixe au 14 février 2023 l'échéance pour le dépôt des commentaires du Transporteur au sujet de ces demandes et au 20 février suivant celle pour la réplique des personnes intéressées. La Régie demande également au Transporteur de publier cet avis sur son site internet⁵. Le 10 janvier 2023, le Transporteur confirme à la Régie cette publication⁶.

[6] Le 7 février 2023, l'AHQ-ARQ et le RTIÉÉ déposent une demande d'intervention et un budget de participation, ainsi que la liste des sujets sur lesquels ils souhaitent respectivement intervenir⁷. Le 14 février 2023, le Transporteur dépose ses commentaires au sujet de ces demandes d'intervention⁸ et le 20 février suivant, l'AHQ-ARQ et le RTIÉÉ déposent leur réplique respective à ces commentaires⁹.

[7] Le 2 mars 2023, le RTIÉÉ demande l'autorisation de déposer quatre pièces additionnelles au soutien de sa demande d'intervention, dont les dates respectives sont postérieures à sa réplique du 20 février 2023¹⁰. Le lendemain, le Transporteur demande à la Régie de rejeter cette demande d'autorisation du RTIÉÉ¹¹.

[8] Le 10 mars 2023, la Régie rend sa décision procédurale D-2023-031¹², par laquelle elle accueille la demande d'autorisation du RTIÉÉ visant le dépôt de pièces additionnelles ainsi que les demandes d'intervention de l'AHQ-ARQ et du RTIÉÉ. Elle précise le cadre d'analyse à l'intérieur duquel devra s'inscrire leur intervention respective et elle leur demande d'ajuster leur budget de participation en conséquence. Enfin, elle fixe le calendrier de traitement du dossier.

⁴ Pièce [A-0003](#).

⁵ Pièce [A-0002](#).

⁶ Pièce [B-0006](#).

⁷ Pièces [C-AHQ-ARQ-0002](#), [C-AHQ-ARQ-0003](#), C-AHQ-ARQ-0004, [C-RTIÉÉ-0002](#), [C-RTIÉÉ-0003](#) et C-RTIÉÉ-0004.

⁸ Pièce [B-0007](#).

⁹ Pièces [C-AHQ-ARQ-0005](#) et [C-RTIÉÉ-0005](#).

¹⁰ Pièce [C-RTIÉÉ-0006](#).

¹¹ Pièce [B-0008](#).

¹² Décision [D-2023-031](#).

[9] Le 13 mars 2023, la Régie transmet une demande de renseignements (DDR)¹³ au Transporteur et, le 17 mars 2023, les intervenants transmettent les leurs à ce dernier¹⁴. Le Transporteur répond à ces demandes le 30 mars 2023¹⁵, à la suite du délai que la Régie lui a accordé à cette fin¹⁶.

[10] Le 18 avril 2023, l'AHQ-ARQ¹⁷ et le RTIÉÉ¹⁸ déposent leur mémoire respectif.

[11] Le 9 mai 2023, le Transporteur dépose son argumentation¹⁹. L'AHQ-ARQ et le RTIÉÉ déposent les leurs le 16 mai suivant²⁰. Le Transporteur y réplique le 19 mai 2023²¹.

[12] Dans la présente décision, la Régie se prononce sur la Demande.

2. CONCLUSIONS PRINCIPALES DE LA RÉGIE

[13] Pour les motifs exposés ci-après, la Régie autorise pour l'année 2023 un budget des investissements de 994 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.

¹³ Pièce [A-0006](#).

¹⁴ Pièces [C-AHQ-ARQ-0007](#) et [C-RTIÉÉ-0008](#).

¹⁵ Pièces [B-0012](#), [B-0013](#) et [B-0014](#).

¹⁶ Pièce [A-0007](#).

¹⁷ Pièce [C-AHQ-ARQ-0009](#).

¹⁸ Pièce [C-RTIÉÉ-0010](#).

¹⁹ Pièce [B-0016](#).

²⁰ Pièces [C-AHQ-ARQ-0011](#) et [C-RTIÉÉ-0012](#).

²¹ Pièce [B-0019](#).

3. CONTEXTE

[14] 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 télécommunications²².

[15] 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 investissements²³.

4. SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS

Investissements budgétisés en 2023

[16] Le Transporteur présente, par catégorie, les investissements qu'il prévoit effectuer en 2023 pour les projets dont les coûts sont inférieurs à 65 M\$.

²² Pièce [B-0004](#), p. 5.

²³ Pièce [B-0004](#), p. 5 et 6.

[17] Le budget demandé pour 2023 pour les projets dont les coûts sont inférieurs à 65 M\$ est de 994 M\$. Ce montant fait partie du montant global de l'ensemble des investissements qui s'élève à 2 473 M\$ et qui inclut les projets requérant une autorisation spécifique de la Régie. Le tableau 1 présente le sommaire des investissements prévus pour 2023.

TABLEAU 1
SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS PRÉVUS POUR 2023 (EN M\$)

Catégorie d'investissement	Total 2023	Projets - Autorisation spécifique Régie	Budget à être autorisé selon la présente demande
Ne générant pas de revenus additionnels	1 622	720	902
Maintien des actifs	1 197	427	770
Maintien et amélioration de la qualité du service	364	291	73
Respect des exigences	61	2	59
Général des revenus additionnels	851	759	92
Croissance des besoins de la clientèle	851	759	92
Total	2 473	1 479	994

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

[18] Le Transporteur souligne que le budget des investissements 2023 pour les projets dont les coûts sont inférieurs à 65 M\$ est légèrement inférieur à celui demandé pour 2022, lequel s'élevait à 1 022 M\$²⁴.

²⁴ Pièce [B-0004](#), p. 9.

[19] Le budget des investissements 2023 de moins de 65 M\$ se répartit comme suit²⁵.

Investissements ne générant pas de revenus additionnels

- « Maintien des actifs » : 770 M\$ sont requis pour le maintien des actifs de transport d'électricité, de télécommunications 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 » : 73 M\$ sont destinés 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 » : 59 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 » : un montant de 92 M\$ est nécessaire pour les besoins d'alimentation de la charge locale.

[20] Le Transporteur présente également les flux monétaires associés aux investissements prévus en 2023²⁶. Ainsi, le montant demandé de 994 M\$ comprend un montant de 620 M\$ permettant de poursuivre ou de parachever des projets déjà en cours au 30 septembre 2022, de même que des flux monétaires de 374 M\$ liés à des projets débutant après le 30 septembre 2022 et non confirmés à cette date.

²⁵ Pièce [B-0004](#), p. 10.

²⁶ Pièce [B-0004](#), p. 12, tableau 7.

[21] Le tableau 2 présente ce que le Transporteur entrevoit comme prévision des investissements pour la période 2024-2026 et anticipe une légère augmentation des investissements de moins de 65 M\$ dans les prochaines années.

TABLEAU 2
Prévision des investissements
(M\$)

Catégorie d'investissement	2024	2025	2026
Ne générant pas de revenus additionnels	971	1007	1034
Maintenance des actifs	843	877	897
Maintenance et amélioration de la qualité du service	66	69	75
Respect des exigences	62	61	62
Générant des revenus additionnels	111	103	103
Croissance des besoins de la clientèle	111	103	103
Total	1082	1110	1137

Source : Pièce [B-0004](#), p. 13, tableau 8.

5. SUIVI DES INVESTISSEMENTS AUTORISÉS ET RÉALISÉS

5.1 HISTORIQUE DES INVESTISSEMENTS ET DES MISES EN SERVICE

Investissements réalisés en 2021

[22] Le tableau 3 présente l'historique des investissements autorisés et réalisés par le Transporteur pour les années 2019, 2020 et 2021²⁷.

²⁷ Pièce [B-0004](#), p. 6, tableau 1.

TABLEAU 3
HISTORIQUE DES INVESTISSEMENTS (EN M\$)

Catégorie d'investissement	2019 ⁽¹⁾			2020 ⁽²⁾			2021 ⁽²⁾		
	Autorisé	Réel	Écart	Autorisé	Réel	Écart	Autorisé	Réel	Écart
Ne générant pas de revenus additionnels	620	757	137	778	687	-91	916	870	-46
Maintien des actifs	503	593	90	670	574	-96	789	764	-25
Maintien et amélioration de la qualité du service	52	51	-1	67	68	1	74	65	-9
Respect des exigences	65	113	48	41	45	4	53	41	-12
Général des revenus additionnels	122	75	-47	142	82	-60	112	53	-59
Croissance des besoins de la clientèle	122	75	-47	142	82	-60	112	53	-59
Total	742	832	90	920	769	-151	1028	923	-105

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

⁽²⁾ Investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$ (« projets de moins de 65 M\$ »)

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

[23] Pour l'année 2021, les investissements réels ont été inférieurs de 105 M\$ aux investissements autorisés. Le Transporteur explique que cet écart provient principalement des investissements « Ne générant pas de revenus additionnels » dans la catégorie « Maintien des actifs » et des investissements « Générant des revenus additionnels » dans la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle »²⁸.

[24] Le Transporteur explique l'écart de - 25 M\$ entre les investissements réels et autorisés dans la catégorie « Maintien des actifs » principalement par des bris d'équipements moins importants que prévu²⁹.

[25] En réponse à la Régie, le Transporteur explique que ce montant de 25 M\$ correspond à des investissements non réalisés qui étaient prévus pour des bris d'équipement qui ne sont pas survenus. La non-réalisation de ces investissements n'a pas d'impact sur la planification des prochains investissements puisqu'ils dépendent de la survenance des bris³⁰.

²⁸ Pièce [B-0004](#), p. 7.

²⁹ Pièce [B-0004](#), p. 7.

³⁰ Pièce [B-0012](#), p. 5, R1.2.

[26] En « Croissance des besoins de la clientèle », le Transporteur explique l'écart de – 59 M\$ principalement par l'annulation, le report et la suspension temporaire de projets à la demande de grands clients. Ces projets ont trait à des raccordements de nouveaux clients de la charge locale. Le Transporteur a pris en compte l'évolution de ces projets dans sa planification des investissements pour les années 2022 et subséquentes³¹.

[27] **La Régie prend note de l'écart de - 105 M\$ entre les investissements autorisés et réels pour 2021 et des motifs soumis par le Transporteur justifiant cet écart.**

Investissements estimés en 2022

[28] Au 30 septembre 2022, le Transporteur estimait le budget des investissements réels et estimés pour 2022 à 917 M\$, soit un montant inférieur de 105 M\$ au montant autorisé par la Régie³².

[29] Le tableau 4 présente les écarts prévus entre les investissements autorisés et réels pour 2022 par principales catégories d'investissements.

TABLEAU 4
Portrait des investissements 2022
(M\$)

Catégorie d'investissement	Autorisé	Réel au 30 septembre	Estimé 3 mois	Total	Écart
Ne générant pas de revenus additionnels	920	623	237	859	-61
Maintien des actifs	790	528	192	719	-71
Maintien et amélioration de la qualité du service	75	63	26	89	14
Respect des exigences	55	32	19	51	-4
Général des revenus additionnels	102	56	2	58	-44
Croissance des besoins de la clientèle	102	56	2	58	-44
Total	1022	679	239	917	-105

Source : Pièce [B-0004](#), p. 8, tableau 3.

³¹ Pièce [B-0012](#), p. 5, R1.4.

³² Pièce [B-0004](#), p. 8.

[30] En réponse à la Régie, le Transporteur précise que l'écart résiduel de – 105 M\$ provient d'investissements moindres que prévu pour les Actifs de soutien, soit le matériel roulant, les bâtiments administratifs ainsi que les équipements de laboratoire et outils³³.

5.2 APPROCHE DE SURUTILISATION

[31] Le Transporteur rappelle qu'il a utilisé pour 2022 un taux de surutilisation de 110 % pour toutes les catégories d'investissements, soit 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 »³⁴. Ce taux correspond à celui appliqué en 2021 et en 2020.

[32] Pour l'année 2023, le Transporteur utilise un taux de surutilisation de 116 %. Le tableau 5 présente les valeurs ayant servi à l'établissement de ce taux.

TABLEAU 5
CALCUL DU TAUX DE SURUTILISATION POUR L'ANNÉE 2023

	Prévisions				Réel			
	2019 au 30 avril 2018	2020 au 30 avril 2019	2021 au 30 avril 2020	Somme 2019-2021	2019 au 31 décembre 2019	2020 au 31 décembre 2020	2021 au 31 décembre 2021	Somme 2019-2021
Flux d'investissement des projets engagés au 30 avril de l'année précédente	936 M\$	1 004 M\$	1 016 M\$	2 955 M\$	873 M\$	743 M\$	933 M\$	2 549 M\$
Taux de surutilisation								116%

Source : Pièce [B-0004](#), p. 10, tableau 5.

[33] Pour l'année 2023, le taux de surutilisation de 116 % sera appliqué à toutes les catégories d'investissements, selon ce qui est indiqué au tableau 6.

³³ Pièce [B-0012](#), p. 8, R2.1.

³⁴ Pièce [B-0004](#), p. 9.

TABEAU 6
Montant de surutilisation par catégorie

Catégories d'investissement	2023	
	%	M\$
Maintien des actifs	116%	123
Maintien et amélioration de la qualité du service	116%	12
Respect des exigences	116%	9
Croissance des besoins de la clientèle	116%	15
Total	116%	159

Source : Pièce [B-0004](#), p. 11, tableau 6.

[34] Dans son mémoire, l'AHQ-ARQ met sérieusement en question la pertinence de retenir une surutilisation dans la catégorie de « Croissance des besoins de la clientèle ». L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de retirer cette catégorie de l'approche de surutilisation retenue par le Transporteur³⁵.

[35] À cet égard, le RTIEÉ indique dans son argumentation qu'il est en désaccord avec la recommandation de l'AHQ-ARQ qui soutient que le facteur de surutilisation ne devrait pas être appliqué au budget d'investissement en croissance³⁶.

[36] Contrairement à l'AHQ-ARQ, le RTIEÉ est d'avis que le facteur de surutilisation est une provision pour imprévus pouvant viser à la fois l'augmentation du nombre de projets et l'augmentation de leurs coûts unitaires qui mérite d'être maintenue dans toutes les catégories d'investissements³⁷.

[37] En réponse à la préoccupation de l'AHQ-ARQ, le Transporteur rappelle, dans son argumentation, 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 des budgets autorisés³⁸.

³⁵ Pièce [C-AHQ-ARQ-0009](#), p. 19.

³⁶ Pièce [C-RTIEÉ-0012](#), p. 16.

³⁷ Pièce [C-RTIEÉ-0012](#), p. 16.

³⁸ Pièce [B-0016](#), p. 14.

[38] Dans sa réplique à l'argumentation de l'AHQ-ARQ, le Transporteur souligne que, dans sa décision procédurale D-2023-031³⁹, la Régie a indiqué qu'il n'y a pas lieu d'intervenir sur l'approche, les facteurs et intrants ayant servi au calcul de la surutilisation pour 2023 dans le présent dossier. De l'avis du Transporteur, la proposition de l'intervenant remet en question l'approche de surutilisation pour la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » en affirmant qu'elle n'est d'aucune utilité⁴⁰.

Opinion de la Régie

[39] La Régie prend note du fait que le Transporteur applique le taux de surutilisation à 116 % pour l'année 2023, pour chacune des catégories d'investissements.

[40] Dans sa décision procédurale D-2023-031⁴¹, la Régie constate que les informations relatives à l'établissement des facteurs de surutilisation et les montants correspondants pour chaque catégorie d'investissements ont été produits par le Transporteur au présent dossier, conformément aux décisions D-2021-092 et D-2022-001, et elle exprime l'avis qu'il n'y a pas lieu d'intervenir sur l'approche, les facteurs et les intrants ayant servi au calcul de la surutilisation pour 2023.

[41] 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 en s'assurant d'éviter les dépassements de budget. Elle lui demande également de continuer d'ajuster, au besoin, son approche de surutilisation, de façon à atteindre ces deux objectifs.

[42] Par conséquent et pour les raisons invoquées par le Transporteur, la Régie rejette la recommandation de l'AHQ-ARQ de retirer l'approche de surutilisation à la catégorie de « Croissance des besoins de la clientèle ».

³⁹ Décision [D-2023-031](#), p. 12, par. 30.

⁴⁰ Pièce [B-0019](#), p. 7.

⁴¹ Décision [D-2023-031](#), p. 12, par. 30.

6. JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS 2023

6.1 INVESTISSEMENTS NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS

6.1.1 MAINTIEN DES ACTIFS

[43] Les investissements requis en 2023 en « Maintien des actifs » s'élèvent à 770 M\$ et représentent près de 85 % du budget de 902 M\$ dédié aux investissements « Ne générant pas de revenus additionnels »⁴² :

TABLEAU 7
INVESTISSEMENTS 2023 EN « MAINTIEN DES ACTIFS » (EN M\$)

Maintien des actifs	Budget
Actifs de transport et de télécommunications	718
Maintien - Appareillage	353
Maintien - Automatismes	111
Maintien - Lignes	177
Maintien - Télécommunications	77
Autres actifs	52
Maintien - Actifs de soutiens	52
Total	770

Source : Pièce [B-0004](#), p. 13, tableau 9.

⁴² Pièce [B-0004](#), p. 13.

Actifs de transport et de télécommunications

[44] Les investissements requis pour les « Actifs de transport et de télécommunications » totalisent 718 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 2023 s'inscrivent en continuité de la Stratégie. D'autres interventions sont également effectuées pour des raisons de sécurité et de fiabilité⁴³.

[45] En suivi de la Stratégie et de la décision D-2013-049⁴⁴, le Transporteur fournit les grilles d'analyse de risque, en date de janvier 2022, des équipements d'appareillage (électrique et mécanique) et des ouvrages civils, des systèmes d'automatismes, des composantes des lignes aériennes et des équipements de télécommunications.

[46] Les interventions planifiées pour l'année 2023 en maintien des équipements d'appareillage et des ouvrages civils totalisent 353 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 d'autres interventions pour les ouvrages civils. Un total de 39 565 équipements sont considérés à risque, soit 28 % des équipements de cette catégorie, ce qui est légèrement supérieur aux résultats de janvier 2021⁴⁵.

[47] En réponse à une DDR de la Régie, le Transporteur affirme que l'augmentation du taux de risque en pérennité de l'appareillage électrique prévu par la Stratégie est principalement due au vieillissement du parc⁴⁶.

[48] Les interventions planifiées pour l'année 2023 en maintien des systèmes d'automatismes s'élèvent à un montant de 111 M\$. Au total, 15 575 équipements sont classés comme étant à risque, soit 38 % d'entre eux. Les interventions prévues consistent principalement à remplacer⁴⁷ :

- des systèmes de protection et des automatismes locaux et de réseau par des systèmes de technologie numérique de dernière génération;

⁴³ Pièce [B-0004](#), p. 14.

⁴⁴ Dossier R-3817-2012, décision [D-2013-049](#), p. 13, par. 48.

⁴⁵ Pièce [B-0004](#), p. 15 et 16.

⁴⁶ Pièce [B-0012](#), p. 10, R 3.1.

⁴⁷ Pièce [B-0004](#), p. 17 et 18.

- des systèmes de commande conventionnels et des systèmes de commande numériques de première génération par des systèmes de technologie numérique de dernière génération;
- des systèmes de mesure et de surveillance par des équipements de technologie numérique de dernière génération.

[49] En ce qui a trait au maintien des lignes aériennes et souterraines, les interventions planifiées en 2023 totalisent 177 M\$. En janvier 2022, un total de 126 338 équipements (24,2%) est considéré à risque. Le taux de risque pour cette catégorie d'équipements se situe maintenant à 6,5 comparativement à 6,8 en 2021. Le Transporteur explique cette baisse par un changement dans la pondération de certaines composantes des lignes aériennes associée à la cote de probabilité sur l'état et les zones de verglas. Il mentionne qu'il a continué à raffiner l'évaluation des composantes des lignes aériennes associée à la cote d'impact sur la sécurité et l'environnement⁴⁸.

[50] Les interventions planifiées aux composantes 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 vétustes⁴⁹.

[51] Enfin, pour le maintien des actifs de télécommunications, les interventions planifiées en 2023 s'élèvent à un montant de 77 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 égal à celui de janvier 2021⁵⁰.

Autres actifs

[52] Les interventions prévues pour l'année 2023 pour le maintien des actifs de soutien totalisent 52 M\$. Elles consistent principalement à renouveler et à mettre à jour des équipements et instruments de laboratoire ainsi qu'à renouveler des applications informatiques désuètes et des équipements informatiques liés au contrôle et à la téléconduite du réseau⁵¹.

⁴⁸ Pièce [B-0004](#), p. 18.

⁴⁹ Pièce [B-0004](#), p. 19.

⁵⁰ Pièce [B-0004](#), p. 20.

⁵¹ Pièce [B-0004](#), p. 21.

[53] Dans son mémoire, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur d'améliorer le suivi des taux de risque en comparant le taux de risque d'une même cohorte d'équipements sur des périodes de suivis de 10 ans, cinq ans et un an⁵². La Régie se prononce sur ce sujet à la section 7 de la présente décision.

[54] Pour sa part, dans son mémoire, le RTIEÉ souligne que la simple comparaison interannuelle des budgets ne permet pas de faire la distinction entre la hausse des coûts par projet durant la crise sanitaire liée à la COVID-19 et les baisses de coûts causées par les reports de projets survenus durant cette même crise sanitaire. Il recommande donc à la Régie, avant qu'elle se prononce, d'obtenir du Transporteur le nombre de projets d'investissements de la catégorie « Maintien des actifs », inférieurs au seuil, tant prévus que réels pour chacune des années 2020, 2021, 2022. Il soutient que cela aiderait à distinguer l'effet sur le budget global des hausses de coûts par projet par rapport aux baisses dues aux reports⁵³. Il fait cette recommandation également à l'égard des projets d'investissements « Ne générant pas de revenus additionnels » des catégories « Maintien et amélioration de la qualité du service » et « Respect des exigences », ainsi qu'à l'égard des projets d'investissements « Générant des revenus additionnels » de la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle »⁵⁴.

[55] Dans son argumentation, le Transporteur rappelle que le budget des investissements est justifié par catégorie d'investissements avec une description synthétique de ces investissements. L'estimation des investissements et les flux monétaires annuels prévus y sont présentés⁵⁵.

[56] De plus, le Transporteur indique qu'il n'élabore pas à chaque année une liste de projets pour justifier le budget des investissements. Il rappelle que, dans sa décision D-2022-001⁵⁶, la Régie a confirmé la pertinence de l'application de la Stratégie afin de déterminer les investissements et a réitéré que la demande d'autorisation pour les projets de moins de 65 M\$ est faite par catégorie d'investissements⁵⁷.

[57] Le Transporteur souligne également que la simple comparaison du nombre de projets, comme le propose le RTIEÉ, est inappropriée et mènerait à de fausses conclusions,

⁵² Pièce [C-AHQ-ARQ-0009](#), p. 6 à 17.

⁵³ Pièce [C-RTIEÉ-0010](#), p. 18.

⁵⁴ Pièce [C-RTIEÉ-0010](#), p. 24, 29 et 38.

⁵⁵ Pièce [B-0016](#), p. 21.

⁵⁶ Dossier R-4168-2021, décision [D-2022-001](#).

⁵⁷ Pièce [B-0016](#), p. 21.

en ce que la variabilité des contenus des projets et des travaux ne permettrait pas d'établir des coûts moyens de projets qui seraient comparables⁵⁸.

[58] À la suite de l'argumentation du Transporteur, le RTIEÉ modifie sa recommandation initiale relative aux quatre catégories d'investissements et invite la Régie à demander à ce dernier s'il peut lui fournir un outil de mesure permettant de faire la distinction entre les variations de coûts d'investissements « passés prévus versus réels » résultant d'une modification du nombre de projets de celles reflétant la variation du coût par projet. Le RTIEÉ est d'avis que, si le Transporteur pouvait le fournir, un tel outil de mesure accroîtrait la qualité de l'information fournie à la Régie pour comparer les investissements « passés prévus versus réels »⁵⁹.

[59] En réplique au RTIEÉ, le Transporteur réitère que l'analyse des variations basée sur un nombre de projets mènerait à une fausse piste et ne pourrait constituer une assise sérieuse afin d'établir un coût unitaire par projet qui serait comparable. Il explique que chaque projet possède un contenu technique unique qui découle, entre autres, de ses objectifs, des composantes, de la nature des travaux requis ainsi que des conditions et du lieu de réalisation des travaux. Il ajoute que les coûts des travaux sont sujets à l'évolution des conditions de marché. Il réitère également que le budget des investissements reflète les flux monétaires annuels prévus pour les projets de moins de 65 M\$ et n'est pas élaboré à partir d'une liste définitive de projets. Il conclut qu'un outil de mesure basé sur le nombre de projets s'avérerait non pertinent⁶⁰.

Opinion de la Régie

[60] 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.

[61] De plus, la Régie considère qu'une liste de projets, telle que proposée par le RTIEÉ, 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

⁵⁸ Pièce [B-0016](#), p. 22.

⁵⁹ Pièce [C-RTIEÉ-0012](#), p. 15 et 16.

⁶⁰ Pièce [B-0019](#), p. 9.

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 ces budgets.

[62] 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.

[63] Pour ces motifs, la Régie rejette la recommandation du RTIÉE de demander au Transporteur s'il peut lui fournir un outil de mesure permettant de faire la distinction entre les variations de coûts d'investissements « passés prévus versus réels » résultant d'une modification du nombre de projets de celles reflétant la variation du coût par projet. Cette conclusion vaut pour les quatre catégories d'investissements dont la Régie traite dans la présente décision.

[64] La Régie est satisfaite des informations fournies par le Transporteur et autorise, pour 2023, un budget de 770 M\$ pour des investissements en « Maintien des actifs ».

6.1.2 MAINTIEN ET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DU SERVICE

[65] 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 service⁶¹. Pour 2023, ces investissements totalisent 73 M\$ et représentent 8 % du budget de 902 M\$ dédié aux investissements « Ne générant pas de revenus additionnels »⁶².

⁶¹ Pièce [B-0004](#), p. 10.

⁶² Pièce [B-0004](#), p. 21.

TABLEAU 8
INVESTISSEMENTS 2023 EN « MAINTIEN ET AMÉLIORATION
DE LA QUALITÉ DU SERVICE » (EN M\$)

Éléments déclencheurs	Budget
Comportement du réseau de transport	17
Fiabilité des équipements	12
Continuité de service	32
Qualité de l'onde	7
Durabilité des équipements	0
Recherche et développement	5
Total	73

Source : Pièce [B-0004](#), p. 22, tableau 19.

[66] 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'équipements⁶³.

[67] En matière de « Fiabilité des équipements », les investissements visent, entre autres, à améliorer la qualité des données des actifs du Transporteur, à augmenter le courant nominal des bancs de compensation série et à diminuer le nombre de courts-circuits. Ils visent également à éliminer les dépassements de capacité de coupure par l'ajout d'inductances de neutre et à suivre l'état d'un équipement, prévenir les défaillances, résoudre les problèmes d'alarmes de surchauffe et minimiser les interventions par l'ajout de systèmes de télésurveillance⁶⁴.

[68] 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, l'ajout d'équipements et d'outils pour assurer la qualité de service et à assurer la conformité d'un tronçon de ligne aux critères de

⁶³ Pièce [B-0004](#), p. 23.

⁶⁴ Pièce [B-0004](#), p. 23.

conception, d'exploitation et d'entretien du Transporteur par sa reconstruction dans une nouvelle emprise⁶⁵.

[69] Les investissements en « Qualité de l'onde » consistent à ajouter des équipements pour mesurer et assurer la qualité de l'onde⁶⁶.

[70] Les investissements dans la catégorie « Recherche et développement » se divisent selon quatre volets, soit :

- la finalisation et l'implantation de la plateforme robotisée « LineRanger »;
- la poursuite et la finalisation d'une plateforme de cosimulation visant à lier les simulateurs des différents domaines;
- la poursuite d'un projet de robot pour l'inspection automatisée et à distance des postes électriques;
- l'achat et le démarrage d'une nouvelle plateforme en temps réel de l'outil de simulation Hypersim 2023-2024 pour augmenter la capacité de calcul, afin de suivre la complexité croissante des réseaux électriques modernes⁶⁷.

[71] **La Régie est satisfaite des renseignements fournis par le Transporteur et autorise, pour 2023, un budget de 73 M\$ pour des investissements dans la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service ».**

6.1.3 RESPECT DES EXIGENCES

[72] Les investissements de la catégorie « Respect des exigences » visent la conformité aux lois et aux 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 ont trait à la sécurisation physique des installations ainsi que le raccordement des postes⁶⁸. Tel qu'indiqué au tableau 9, pour l'année 2023, ces

⁶⁵ Pièce [B-0004](#), p. 23.

⁶⁶ Pièce [B-0004](#), p. 23.

⁶⁷ Pièce [B-0004](#), p. 24.

⁶⁸ Pièce [B-0004](#), p. 25, sources d'exigences du tableau 21.

investissements s'élèvent à 59 M\$. Ils représentent près de 7 % du budget de 902 M\$ dédié aux investissements « Ne générant pas de revenus additionnels »⁶⁹.

TABLEAU 9
INVESTISSEMENTS 2023 EN « RESPECT DES EXIGENCES » (EN M\$)

Sources d'exigences	Budget Projets < 65 M\$
Lois, règlements et avis	7
Engagements contractuels	4
Normes ou encadrements internes	41
Exigences de la NERC	7
Total	59

Source : Pièce [B-0004](#), p. 25, tableau 21.

[73] 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 Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail ainsi qu'en des travaux de dégagement d'une ligne aérienne afin de respecter les normes édictées par Transport Canada⁷⁰. Le Transporteur confirme que la mise en service du projet visant les travaux de dégagement d'une ligne aérienne afin de respecter les normes édictées par Transport Canada est prévue en 2024⁷¹.

[74] Les investissements relatifs aux engagements contractuels visent notamment le déplacement de structures ainsi que l'ajout d'automatismes de protection à la demande de clients⁷².

[75] Les investissements relatifs aux normes ou encadrements internes ont trait, notamment, à l'installation de mises à la terre antivol et à des interventions liées à la sécurité du personnel, du public ainsi qu'en matière d'environnement⁷³. Le Transporteur indique, en réponse à la DDR de la Régie, que le montant des investissements prévus en 2023 et

⁶⁹ Pièce [B-0004](#), p. 24.

⁷⁰ Pièce [B-0004](#), p. 25.

⁷¹ Pièce [B-0012](#), p. 14, R.5.1.

⁷² Pièce [B-0004](#), p. 25.

⁷³ Pièce [B-0004](#), p. 25.

relatifs aux normes ou encadrements internes est attribuable à la nature et au type des travaux requis visés dans la Demande et non au report des travaux prévus en 2021⁷⁴.

[76] Enfin, les travaux liés aux exigences de la NERC visent la conformité à des normes CIP relatives à des branchements de postes⁷⁵ et à la sécurisation physique des installations⁷⁶. Le Transporteur mentionne, en réponse à la DDR de la Régie, que la diminution en 2023 du budget associé aux exigences de la NERC est attribuable à la nature des travaux requis visés dans la Demande. Il souligne qu'une diminution du budget ne correspond pas nécessairement au nombre de normes à respecter. Le budget requis correspond aux travaux nécessaires pour se conformer aux normes et fluctue selon la nature de ces derniers⁷⁷.

[77] La Régie est satisfaite des renseignements fournis par le Transporteur et autorise, pour 2023, un budget de 59 M\$ pour des investissements dans la catégorie « Respect des exigences ».

6.2 INVESTISSEMENTS GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS

[78] Les investissements en « Croissance des besoins de la clientèle » s'élèvent à 92 M\$ en 2023 et visent à répondre aux besoins des clients du Transporteur liés à l'alimentation de la charge locale⁷⁸.

[79] Les investissements requis pour l'alimentation de la charge locale sont établis, en grande majorité, de concert avec Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur). Les interventions sont planifiées en fonction de la capacité des installations du Transporteur à recevoir de la charge supplémentaire et des prévisions du Distributeur⁷⁹.

[80] En 2023, le Transporteur prévoit la poursuite des travaux de conversion à 120 kV au poste de L'Islet, la construction des nouveaux postes Val-des-Monts à 120-25kV et

⁷⁴ Pièce [B-0012](#), p. 14, R.5.3.

⁷⁵ Normes CIP-005-5, CIP-006-6 et CIP-007-6.

⁷⁶ Pièce [B-0004](#), p. 25.

⁷⁷ Pièce [B-0012](#), p. 15, R.5.4.

⁷⁸ Pièce [B-0004](#), p. 10.

⁷⁹ Pièce [B-0004](#), p. 26.

Bagotville à 161-25 kV, des ajouts de transformation dans les postes de Mont-Royal à 120-25 kV, de L'Île-Perrot à 120-25 kV, de Cournoyer à 120-25 kV, de Huntingdon à 120-25 kV et de Limoilou à 230-25 kV ainsi que le remplacement de la transformation pour le poste Ormstown à 120-25 kV⁸⁰.

[81] Afin de pallier les dépassements de capacité de la période 2023-2026, de nouvelles interventions d'ajouts de transformateurs de puissance sont prévues dans les postes de Plessisville à 120-25 kV, de Provost à 120-34 kV et de Rouville à 230-25 kV⁸¹.

[82] L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de réduire de 30 M\$ le budget de 91 M\$ demandé en « Croissance des besoins de la clientèle pour l'alimentation de la charge locale ». L'intervenant justifie cette recommandation sur la base des éléments suivants :

- le Transporteur a systématiquement surestimé les investissements en Croissance des besoins au cours des 15 dernières années;
- il n'a pas utilisé les projections les plus contemporaines possibles pour la justification des investissements;
- il n'a pas fourni de justification probante du budget demandé pour les interventions d'ajout de capacité dans les postes satellites Plessisville à 120-25 kV et Provost à 120-34 kV;
- les travaux conjoints entre le Distributeur et le Transporteur sur l'application des moyens de gestion de la pointe pour réduire la charge régionale et éviter des coûts d'investissements n'aboutissent pas⁸².

[83] En argumentation, en réponse à l'AHQ-AQR, le Transporteur rappelle qu'il reçoit du Distributeur les informations nécessaires à la planification du réseau sur la base des prévisions que ce dernier lui fournit à l'automne de chaque année, conformément à l'article 37.1 (i) des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (les Tarifs et conditions)⁸³.

[84] De plus, il mentionne que la demande d'autorisation du budget des investissements pour les projets de moins de 65 M\$, déposée annuellement à la Régie, s'intègre dans

⁸⁰ Pièce [B-0004](#), p. 26.

⁸¹ Pièce [B-0004](#), p. 27.

⁸² Pièce [C-AHQ-ARQ-0009](#), p. 25.

⁸³ Art. 37.1 des [Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec](#) et pièce [B-0016](#), p. 18.

l'exercice d'établissement du cadre financier annuel d'Hydro-Québec approuvé par son Conseil d'administration⁸⁴.

[85] Par ailleurs, le Transporteur souligne que l'AHQ-ARQ omet plusieurs particularités de la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » et fait fi des explications fournies en affirmant que le Transporteur surestime systématiquement les investissements dans cette catégorie. Il explique qu'il est possible que certains de ces besoins fassent l'objet d'annulation, de report ou de suspension temporaire, notamment à la demande de la clientèle ou pour des besoins de coordination des interventions. Le Transporteur mentionne qu'il revoit ainsi la priorisation de ses interventions en tenant compte de l'évolution du contenu, du coût et des échéanciers des projets. Il révisé et ajuste ses projets dans le temps en fonction des besoins de la clientèle⁸⁵.

Opinion de la Régie

[86] La Régie comprend que le Transporteur reçoit du Distributeur, sur la base des prévisions que ce dernier lui fournit à l'automne de chaque année, conformément à l'article 37.1 (i) des Tarifs et conditions, les informations nécessaires à la planification du réseau de transport. Elle comprend également que la demande d'autorisation du budget des investissements pour les projets de moins de 65 M\$ déposée annuellement à la Régie s'intègre à l'exercice d'établissement du cadre financier annuel d'Hydro-Québec approuvé par son Conseil d'administration.

[87] La Régie demande au Transporteur de continuer à produire le niveau d'information que l'on retrouve au présent dossier au soutien de ses demandes futures pour cette catégorie d'investissements. **Elle lui ordonne de se conformer au paragraphe 137 de la décision D-2020-020⁸⁶ et de produire les projections du Distributeur les plus contemporaines possibles.**

[88] **La Régie rejette donc la recommandation de l'AHQ-ARQ quant à la réduction de 30 M\$ du budget demandé en « Croissance des besoins de la clientèle pour l'alimentation de la charge locale ».**

⁸⁴ Pièce [B-0016](#), p. 18.

⁸⁵ Pièce [B-0016](#), p. 18.

⁸⁶ Dossier R-4097-2019, décision [D-2020-020](#), par. 137.

[89] **La Régie est satisfaite de l'ensemble des informations produites au soutien de la demande d'autorisation du budget des investissements en « Croissance des besoins de la clientèle » et elle autorise un budget de 92 M\$ pour cette catégorie d'investissements.**

7. SUIVI DES INTERVENTIONS EN FONCTION DU RISQUE

[90] Le Transporteur présente le suivi des interventions faites sur son réseau en fonction du risque pour 2021 et 2022. Ce suivi est réalisé pour les équipements d'appareillage électrique principal (équipements de compensation, transformateurs de puissance, disjoncteurs) et les systèmes d'automatismes⁸⁷.

[91] Les interventions sur des équipements d'appareillage général et effectuées selon la Stratégie représentent environ 88 % des interventions réalisées en 2021 et environ 91% des interventions estimées pour 2022. Cette proportion est d'environ 72 % pour les interventions réalisées sur les systèmes d'automatismes⁸⁸.

[92] 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 ces dernières à partir des résultats réels⁸⁹.

[93] La comparaison démontre que le taux de risque réel en fin d'année 2021 présente une hausse par rapport à 2020 mais demeure légèrement inférieur au taux de risque simulé pour 2021. Le Transporteur en conclut que l'ensemble de ses investissements ont permis de contrôler le risque prévu par la Stratégie⁹⁰.

[94] En suivi du paragraphe 104 de la décision D-2022-001⁹¹, le Transporteur indique que la différence entre le taux de risque simulé de l'année 2021 (un an, cinq ans et 10 ans à l'avance) et le taux de risque réel pour 2021 s'explique principalement par un écart de volume réel d'équipements. Les variations observées du volume d'équipements

⁸⁷ Pièce [B-0004](#), p. 27.

⁸⁸ Pièce [B-0004](#), p. 28 et 29.

⁸⁹ Pièce [B-0004](#), p. 29.

⁹⁰ Pièce [B-0004](#), p. 30.

⁹¹ Décision [D-2022-001](#), p. 28 et 29, par.104.

s'expliquent par l'ajout de nouveaux équipements et de nouveaux postes liés à la croissance des besoins de la clientèle ou par le démantèlement de postes ou de sections de postes. Par ailleurs, l'ajustement des modèles de courbes de vieillissement de certains types d'actifs au cours des années affecte la modélisation et se traduit par un effet sur le taux de risque⁹².

[95] Selon le Transporteur, 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 planifié⁹³.

[96] En argumentation, le Transporteur indique que les courbes du taux de risque simulé et réel, déposées dans le cadre des dossiers d'autorisation des budgets des investissements annuels, reflètent le parc d'actifs et permettent d'analyser la tendance de vieillissement des actifs sur plusieurs années suivant les investissements de l'année pour laquelle le budget des investissements est demandé⁹⁴.

[97] Pour ce qui est de la proposition de l'AHQ-ARQ de suivre une cohorte d'équipements, le Transporteur souligne qu'une telle approche s'éloigne du modèle de la Stratégie approuvée par la Régie, en ce qu'elle omet de tenir compte de l'évolution et de la composition réelle du parc ainsi que de l'évolution de la connaissance du comportement des équipements face au vieillissement⁹⁵.

[98] L'AHQ-ARQ est d'avis qu'il y a lieu d'améliorer le suivi requis au paragraphe 104 de la décision D-2022-001 quant à l'évolution du taux de risque. À cet égard, l'intervenant mentionne ce qui suit : « [...] *c'est [...] pour tenir compte des explications fournies par le Transporteur que l'AHQ-ARQ recommande maintenant de suivre l'évolution du taux de risque pour une même cohorte justement pour s'assurer que l'on compare des évaluations comparables en retirant les changements effectués sur le réseau* »⁹⁶.

⁹² Pièce [B-0004](#), p. 31.

⁹³ Pièce [B-0004](#), p. 31.

⁹⁴ Pièce [B-0016](#), p. 11.

⁹⁵ Pièce [B-0016](#), p. 12.

⁹⁶ Pièce [C-AHQ-ARQ-0011](#), p. 3.

[99] En réplique, le Transporteur réitère que les écarts de prévision de taux de risque sont un comportement normal du modèle et que la Régie s'est montrée satisfaite des justifications fournies à cet égard. Il explique que ces écarts découlent de la nature dynamique et évolutive du modèle ainsi que de l'évolution du parc du Transporteur⁹⁷.

[100] De plus, le Transporteur précise que les étapes de l'exercice proposées par l'intervenant ne sont pas suffisantes, car cette approche, à l'instar du modèle de la Stratégie, comporte des lacunes et connaîtra des situations d'exception qui devront à leur tour être justifiées⁹⁸.

[101] Le Transporteur souligne que les informations présentées dans le cadre du suivi prévu au paragraphe 104 de la décision D-2022-001 corroborent celles présentées lors des derniers bilans de la Stratégie⁹⁹. Par conséquent, il demande à la Régie de reporter la présentation du suivi exigé en vertu de cette décision au prochain exercice du bilan de la Stratégie¹⁰⁰.

[102] Dans son argumentation, l'AHQ-ARQ note que la demande du Transporteur de présenter le suivi requis par le paragraphe 104 de la décision D-2022-001 uniquement lors du prochain exercice du bilan de la Stratégie est une nouvelle demande qui n'apparaît pas dans sa preuve initiale. De plus, l'intervenant soutient qu'une telle demande va à l'encontre de la décision de la Régie qui demande la présentation d'un suivi annuel de l'évolution du taux de risque et que le Transporteur n'en a pas demandé la révision en temps opportun. Par conséquent, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de ne pas donner suite à cette demande du Transporteur¹⁰¹.

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 note également que le choix de l'évolution du taux de risque se fait selon le modèle établi par la Stratégie.

⁹⁷ Pièce [B-0019](#), p. 6.

⁹⁸ Pièce [B-0019](#), p. 6.

⁹⁹ Pièce [B-0016](#), p. 12.

¹⁰⁰ Pièce [B-0016](#), p. 13.

¹⁰¹ Pièce [C-AHQ-ARQ-0011](#), p. 6.

[104] À l'instar du Transporteur, la Régie est également d'avis que la demande de l'AHQ-ARQ à l'égard du suivi de l'évolution du taux de risque pour une même cohorte, s'éloigne du modèle de la Stratégie approuvée par la Régie.

[105] Ainsi, la Régie rejette la recommandation de l'AHQ-ARQ visant à suivre l'évolution du taux de risque pour une même cohorte.

[106] Par ailleurs, la Régie est d'avis qu'il y a lieu de maintenir le suivi exigé au paragraphe 104 de sa décision D-2022-001, pour les motifs énoncés à cette décision.

[107] En conséquence, la Régie rejette la demande du Transporteur visant à reporter la présentation du suivi exigé au paragraphe 104 de sa décision D-2022-001 uniquement lors du prochain exercice du bilan de la Stratégie et lui ordonne de continuer à présenter ce suivi dans le cadre de ses prochains dossiers de demande d'autorisation de budgets des investissements de moins de 65 M\$.

8. IMPACT TARIFAIRE DES INVESTISSEMENTS

[108] Le Transporteur présente, pour la période de 2023 à 2032, l'estimation de l'impact tarifaire de l'ensemble des investissements prévus pour 2023, incluant ceux qui sont supérieurs à 65 M\$. Il distingue les investissements « Ne générant pas de revenus additionnels » de ceux « Générant des revenus additionnels ».

[109] L'impact tarifaire de l'ensemble des investissements est estimé en regroupant ceux ne générant pas de revenus additionnels avec ceux générant des revenus additionnels. Pour la période de 2023 à 2032, la moyenne s'établit à 76,05 \$/kW¹⁰².

¹⁰² Pièce [B-0004](#), p. 34, tableau 28.

[110] 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 de celles antérieures. L'impact tarifaire est calculé sur la base de besoins de transport établis à 44 098 MW, soit les besoins de transport de 2022 reportés sur l'ensemble de la période de 2023 à 2032. La moyenne des tarifs annuels sur cette période s'établit à 76,51 \$/kW, passant de 69,89 \$/kW à 80,74 \$/kW¹⁰³.

[111] 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 44 141 MW en 2023 à 50 445 MW en 2032. Les résultats montrent une légère hausse des tarifs annuels sur cette période, avec une moyenne s'établissant à 71,45 \$/kW sur l'ensemble de la période¹⁰⁴.

[112] Conformément à la décision D-2013-049¹⁰⁵, 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 l'alimentation de la charge locale et l'estimation de la contribution requise du Distributeur pour l'année 2023, pour les projets confirmés, tel qu'indiqué aux tableaux 10 et 11.

TABLEAU 10
DÉTAIL DU BUDGET DES INVESTISSEMENTS ET DES MISES EN SERVICE (MES) POUR
L'ALIMENTATION DE LA CHARGE LOCALE (EN M\$)

Projets	Investissements 2023	MES 2023	MES 2024	MES 2025	MES 2026
Projets confirmés ¹	54	26	28	0	0
Projets à confirmer	37	13	11	4	9
Total	91	39	39	4	9

Source : Pièce [B-0004](#), p. 33, tableau 25.

¹⁰³ Pièce [B-0004](#), p. 32, tableau 24.

¹⁰⁴ Pièce [B-0004](#), p. 34, tableau 27.

¹⁰⁵ Dossier R-3817-2012, décision [D-2013-049](#), p. 22, par. 89.

TABLEAU 11
ESTIMATION DE LA CONTRIBUTION REQUISE DU DISTRIBUTEUR POUR L'ANNÉE 2023
PROJETS CONFIRMÉS POUR L'ALIMENTATION DE LA CHARGE LOCALE

Projets confirmés	Croissance de charge sur 20 ans	Allocation maximale du Transporteur	Demandes d'investissement pour les projets < 65 M\$ autres que 2023	Présente demande d'investissement pour les projets < 65 M\$ pour 2023 ¹	Coûts totaux	Écarts ² (allocation maximale - coûts totaux)
	MW	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$
Projets < 65 M\$	147,3	89,9	0,0	26,5	26,5	63,3
Raccordement d'un circuit et remplacement de disjoncteurs à 315 kV au Poste Saraguay	0,0	0,0	0,0	5,0	5,0	-5,0
Raccordement d'un client du Distributeur	147,3	89,9	0,0	21,1	21,1	68,7
Autres < 5 M\$	0,0	0,0	0,0	0,4	0,4	-0,4

¹ Mses en service 2023 pour les projets confirmés du tableau 25.

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

Source : Pièce [B-0004](#), p. 33, tableau 26.

[113] La Régie prend acte de l'estimation des impacts tarifaires couvrant la période de 2023 à 2032 fournie par le Transporteur et du complément d'information déposé conformément à sa décision D-2013-049.

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

[114] 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 pour maintenir le bon fonctionnement du parc des équipements de transport et pour assurer son amélioration sur une base continue¹⁰⁶.

[115] Le Transporteur mentionne 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 ainsi que la qualité de prestation des services de transport¹⁰⁷.

¹⁰⁶ Pièce [B-0004](#), p. 34.

¹⁰⁷ Pièce [B-0004](#), p. 35.

[116] Il souligne qu'en se basant sur son modèle de gestion des actifs, incluant la Stratégie et, notamment, la grille d'analyse de risque, il est en mesure de cibler les équipements les plus à risque sur lesquels il doit intervenir pour éviter l'impact possible d'une défaillance éventuelle sur le réseau de transport, tout en assurant l'optimisation des investissements¹⁰⁸.

[117] Le Transporteur fait valoir que les investissements prévus en 2023 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 transport¹⁰⁹.

[118] Le Transporteur soumet que les résultats des indicateurs présentés au rapport annuel 2021 et ayant trait à la fiabilité du service et à la satisfaction de la clientèle, témoignent de sa performance sur ces éléments¹¹⁰.

[119] La Régie est d'avis que les investissements proposés par le Transporteur pour 2023 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

[120] 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.

[121] 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**

¹⁰⁸ Pièce [B-0004](#), p. 35.

¹⁰⁹ Pièce [B-0004](#), p. 35.

¹¹⁰ Pièce [B-0004](#), p. 35.

permet donc au Transporteur de réallouer jusqu'à 65 M\$ entre les catégories d'investissements.

[122] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE partiellement la Demande;

AUTORISE le Transporteur à réaliser les projets dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$ pour un budget total de 994 M\$ pour l'année 2023 selon les catégories d'investissements, tel que présenté par le Transporteur;

PERMET au Transporteur de réallouer jusqu'à 65 M\$ entre les catégories d'investissements;

REJETTE la demande du Transporteur visant à reporter la présentation du suivi exigé au paragraphe 104 de la décision D-2022-001 au prochain exercice du bilan de la Stratégie et lui **ORDONNE** de continuer à présenter ce suivi dans le cadre de ses prochains dossiers de demande d'autorisation des budget des investissements de moins de 65 M\$;

ORDONNE au Transporteur de se conformer à l'ensemble des éléments décisionnels contenus à la présente décision.

Françoise Gagnon

Régisseur