

Argumentation du Transporteur

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC

DISTRICT DE MONTRÉAL

NO : R-4217-2022

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
2023 POUR LES PROJETS DU TRANSPORTEUR DONT LE COÛT
INDIVIDUEL EST INFÉRIEUR À 65 MILLIONS DE DOLLARS**

ARGUMENTATION DU TRANSPORTEUR

Table des matières

1. INTRODUCTION	3
2. DEMANDE	4
2.1. CONTEXTE	4
2.2. INVESTISSEMENTS ESTIMÉS EN 2022.....	4
2.3. INVESTISSEMENTS BUGÉTISÉS EN 2023.....	5
2.4. INVESTISSEMENTS NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS	5
2.5. INVESTISSEMENTS GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS.....	7
2.6. SUIVI DES INTERVENTIONS EN FONCTION DU RISQUE.....	8
2.7. IMPACT TARIFAIRE	8
2.8. IMPACT SUR LA FIABILITÉ ET LA QUALITÉ DU SERVICE	8
3. RÉPONSE AUX INTERVENANTS.....	10
3.1. MÉMOIRE DE L'INTERVENANT AHQ-ARQ – COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR.....	10
3.2. MÉMOIRE DE L'INTERVENANT RTIÉÉ – COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR.....	19
4. CONCLUSION.....	22

1. INTRODUCTION

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

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

7

8 **PAR CES MOTIFS, PLAISE À LA RÉGIE :**

9 **ACCUEILLIR** la présente demande ;

10 **AUTORISER** les projets d'investissement du Transporteur pour l'année 2023 pour un montant de
11 994 M\$, le tout conformément à la preuve soumise à l'appui de la présente demande ;

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

14 La Régie, par sa décision D-2023-031, a clairement délimité le cadre de l'intervention de
15 l'Association hôtellerie Québec et Association restauration Québec (« AHQ-ARQ ») et du
16 Regroupement pour la transition, l'innovation et l'efficacité énergétique (« RTIEÉ »).

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

2. DEMANDE

2.1. CONTEXTE

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

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

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

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

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

21 La preuve qui a été déposée au soutien de la demande du Transporteur fournit à la Régie les
22 informations requises par le cadre réglementaire afin qu'elle puisse autoriser le budget des
23 investissements 2023 du Transporteur.

2.2. INVESTISSEMENTS ESTIMÉS EN 2022

24 Tel que mentionné à sa preuve documentaire, au 30 septembre 2022, le Transporteur
25 anticipait des investissements d'une valeur de 917 M\$, soit un montant inférieur à l'autorisé.
26 Par ailleurs, le Transporteur rappelle qu'il a utilisé pour 2022 un taux de surutilisation de

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, D-2021-092 et D-2022-001.

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

Argumentation du Transporteur (R-4217-2022)

1 110 % pour toutes les catégories d'investissement. Voir également HQT-2, Document 2,
2 réponse 2.1, page 8.

2.3. INVESTISSEMENTS BUGÉTISÉS EN 2023

3 La demande d'autorisation du budget des investissements 2023 pour les projets du
4 Transporteur totalise un montant de 994 M\$. Conformément au cadre réglementaire, le
5 Transporteur présente dans sa preuve les investissements qu'il prévoit par catégorie³.

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

2.4. INVESTISSEMENTS NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS

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

12 **Maintien des actifs**

13 Les investissements requis en 2023 s'élèvent à 770 M\$ et se répartissent comme suit selon
14 la preuve⁴:

Tableau 9
Investissements 2023 en Maintien des actifs
(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

³ [B-0004](#), HQT 1, Document 1, p. 9 ss.

⁴ *Id.* p. 13 ss.

Argumentation du Transporteur (R-4217-2022)

1 Les investissements relatifs aux actifs de transport (appareillage, automatismes et lignes) et
 2 de télécommunications résultent de l'application de la Stratégie. Le Transporteur présente les
 3 grilles d'analyse du risque des équipements d'appareillage et des ouvrages civils, des
 4 automatismes, des composants de lignes aériennes et des équipements de
 5 télécommunications⁵. Ces grilles permettent de sélectionner les équipements les plus à risque
 6 pour ses interventions. Le Transporteur rappelle que le risque évolue en fonction du montant
 7 global des investissements en maintien des actifs sans égard au seuil de 65 M\$.

8 **Maintien et amélioration de la qualité du service**

9 Ces investissements visent la satisfaction de la clientèle, le maintien ou l'amélioration de la
 10 qualité du service à l'égard de la demande existante. Ils totalisent 73 M\$ pour l'année 2023
 11 soit près de 8 % du budget des investissements ne générant pas de revenus.

12 Le Transporteur identifie et classe les investissements de cette catégorie selon différents
 13 éléments déclencheurs indiqués au tableau suivant tiré de la preuve⁶:

Tableau 19
 Investissements 2023 en Maintien et amélioration de la qualité du service
 (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

14 Le Transporteur présente les améliorations visées et les indicateurs sur lesquels les différents
 15 projets pourraient avoir un impact⁷. Il présente également les activités de recherche et
 16 développement en 2023 (LineRanger, plate-forme de cosimulation visant à lier les simulateurs
 17 des différents domaines, projet de robot d'inspection automatisée des postes et acquisition
 18 d'une nouvelle plateforme en temps réel de l'outil de simulation Hypersim 2023-2024⁸).

⁵ [B-0004](#), HQT 1, Document 1, p. 13 ss. Voir également [B-0012](#), HQT-2, Document 1, pages 10 et 11.

⁶ *Id.* p. 22.

⁷ *Id.* p. 23.

⁸ *Id.* p. 24. Voir également [B-0012](#), HQT-2, Document 1, pages 11 et 12.

1 *Respect des exigences*

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

5 Les investissements requis s'élèvent à 59 M\$. Le tableau 21 de la pièce HQT-1, Document 1,
6 à la page 25, décrit la répartition de ce budget ainsi que les interventions visées (Voir
7 également HQT-2, Document 1, pages 12 à 15).

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

2.5. INVESTISSEMENTS GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS

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

15 Les investissements planifiés dans cette catégorie s'élèvent à 91 M\$ pour l'alimentation de la
16 charge locale⁹. Le Transporteur prévoit des investissements d'un 1 M\$ pour les projets relatifs
17 à l'intégration de puissance.

18 Des investissements pour l'alimentation de la charge locale sont requis notamment pour des
19 travaux de conversion à 120 kV au poste de L'Islet, de construction des nouveaux postes
20 Val-des-Monts à 120-25 kV et Bagotville à 161-25 kV, d'ajouts de transformation dans les
21 postes de Mont-Royal à 120-25 kV, de L'Île Perrot à 120-25 kV, de Cournoyer à 120-25 kV,
22 de Huntingdon à 120-25 kV et de Limoilou à 230-25 kV ainsi que le remplacement de la
23 transformation pour le poste Ormstown à 120-25 kV¹⁰.

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

27 Le Transporteur souligne qu'il utilise la prévision des besoins la plus récente du Distributeur
28 au moment de présenter une demande d'approbation à son conseil d'administration. Le
29 Transporteur demeure toujours au diapason des besoins identifiés par le Distributeur. Selon

⁹ [B-0004](#), HQT 1, Document 1, p. 25 ss.

¹⁰ *Id.* p. 26. Voir également [B-0012](#), HQT-2, Document 1, pp. 16 et 17; [B-0013](#), HQT-2, Document 2, pp.10-12.

1 le cas, le Transporteur adapte ses interventions dans l'année et en tient compte dans le cadre
2 des demandes d'autorisation de budget des investissements de l'année subséquente.

2.6. SUIVI DES INTERVENTIONS EN FONCTION DU RISQUE

3 Le Transporteur présente le suivi des interventions réalisées sur son réseau de transport en
4 fonction du risque pour 2021 et 2022 ainsi que l'évolution des taux de risque simulé et réel.
5 Les résultats démontrent que le taux de risque évolue selon les prévisions simulées ce qui
6 illustre la justesse et les résultats probants de la Stratégie¹¹.

2.7. IMPACT TARIFAIRE

7 Afin d'estimer l'impact tarifaire des investissements projetés, le Transporteur prend en
8 considération les coûts associés aux mises en service qui comprennent l'amortissement, le
9 coût en capital, la taxe sur les services publics ainsi que les charges d'exploitation¹².

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

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

- 15 • Investissements ne générant pas de revenus additionnels ;
- 16 • Investissements générant des revenus additionnels ;
- 17 • Ensemble des investissements.

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

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

2.8. IMPACT SUR LA FIABILITÉ ET LA QUALITÉ DU SERVICE

22 Dans le cadre de la planification de ses interventions et de ses investissements, le
23 Transporteur vise à prioriser la fiabilité du réseau de transport d'électricité ainsi qu'à maintenir
24 et améliorer la continuité de service. Il tient particulièrement compte des attentes de la
25 clientèle en termes de disponibilité d'équipements.

26 Les investissements du Transporteur en Maintien des actifs et en Maintien et amélioration de
27 la qualité du service ont pour objet, de façon générale, d'assurer le maintien et le

¹¹ [B-0004](#), HQT 1, Document 1, pp. 27-31. Voir également [B-0013](#), HQT-2, Document 2, pp. 15-17.

¹² *Id.* pp. 31 ss.

Argumentation du Transporteur (R-4217-2022)

1 rehaussement de la fiabilité du réseau de transport et la qualité de la prestation des services
2 de transport, et ce au bénéfice de l'ensemble des clients.

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

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

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

3. RÉPONSE AUX INTERVENANTS

1 Le Transporteur offre la présente réponse aux divers arguments et éléments soumis par les
2 intervenants dans leurs mémoires déposés le 18 avril 2023.

3 Le Transporteur réitère que sa preuve documentaire en appui à sa demande, est complète,
4 probante et contient toutes les informations réglementaires requises selon la Loi.

**3.1. MÉMOIRE DE L'INTERVENANT AHQ-ARQ – COMMENTAIRES DU
TRANSPORTEUR¹³**

5 Le Transporteur lie contestation avec les recommandations présentées par l'intervenant et
6 répond spécifiquement à certains aspects, comme ci-après.

7 L'intervenant à son mémoire du 18 avril 2023 (pages 13 et 16) mentionne (extraits encadrés,
8 notes de bas de page omises).

3. Maintien des actifs [...]

Rappelons que le Transporteur a justifié des investissements en 2012 notamment en se basant sur sa prévision, hautement pessimiste, selon laquelle le taux de risque atteindrait 12,5 en 2021, ce qui est loin d'être vérifié aujourd'hui alors que le taux de risque continue à se situer autour de 9. Une telle tendance de surestimation du taux de risque s'est poursuivie depuis 2010 tel que l'a illustré l'AHQ-ARQ il y a deux ans¹⁷. [...]

En effet, afin d'évaluer l'acuité de la prévision de risque faite en 2012 sur la cohorte 2012 pour 2021, on doit calculer le taux de risque réel pour cette même cohorte en 2021 et non pas ajouter d'autres équipements dans le calcul.

Pour avoir une bonne évaluation de l'acuité de prévision du taux de risque, le Transporteur doit suivre la même cohorte tout le long de la période 2012-2021, du moins pour les équipements qui sont présents sur l'ensemble de cette période. Pour ce faire, il doit connaître le taux de risque de chacun des 79 439 équipements d'appareillage électrique prévu en 2012 pour 2021 (ce qu'il a puisqu'il connaît la somme de 993 374 susmentionnée) et le taux de risque de chacun de ces 79 439 équipements à la fin 2021 qui sont encore en service (ce qu'il a puisqu'il produit les grilles d'analyse²⁰). Ainsi, il comparerait des pommes et des pommes.

Sans pouvoir faire un tel exercice avec les données fournies par le Transporteur, l'AHQ-ARQ peut quand même constater que la somme des risques réels considérés (supérieur ou égal à 20) à la fin de 2021 est de 951 871 (taux de risque réel de 9,5 selon le tableau R5.1 ci-dessus multiplié par le nombre d'équipements réels 2021 de 100 197 selon le tableau R5.3 ci-dessus), ce qui est inférieur au risque total prévu en 2012 de 993 374 susmentionnée et ce, avec 20 758 (+26 %)

¹³ C-AHQ-ARQ-0009, Mémoire de l'AHQ-ARQ du 18 avril 2023.

Argumentation du Transporteur (R-4217-2022)

équipements de plus (100 197 vs 79 439), ce qui est un premier indice de la surestimation de la prévision du taux de risque en 2012 alors que le chiffre de 951 871 serait vraisemblablement significativement encore plus bas en ne considérant que les équipements de la cohorte 2012.

En conclusion de cette section, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur d'améliorer le suivi des taux de risque qui apparaît à la page 31 de la pièce B-0004 en comparant le taux de risque d'une même cohorte sur les périodes de suivi de 10 ans, 5 ans et un an (ou du moins des équipements de cette cohorte qui sont encore en service).

1 En réponse et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à
2 la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs ci-après décrits.

3 Tout d'abord, le Transporteur a maintes fois indiqué que la baisse des prévisions du taux de
4 risque d'une année à l'autre est un comportement normal et attendu, et est principalement
5 causée par l'ajout d'équipements découlant des budgets des investissements annuels¹⁴. De
6 plus, les intervenantes font fi de toutes les explications d'écart fournies par le Transporteur
7 dans chaque bilan. Les prévisions du taux de risque à long terme changent d'une année à
8 l'autre et les prévisions incluent tous les changements effectués sur le réseau. Entre autres,
9 le Transporteur a modifié plusieurs courbes de vieillissement au fil des années et a ajusté
10 annuellement les coûts par interventions, modifiant par le fait même les prévisions
11 des investissements¹⁵.

12 L'intervenant ne peut non plus prétendre que le Transporteur ait justifié les investissements
13 de 2012 en se basant sur sa prévision selon laquelle le taux de risque atteindrait 12,5 en 2021
14 et que les investissements n'ont pas évolué depuis. Tout au contraire, le Transporteur
15 détermine à chaque année le budget des investissements demandé pour l'année
16 subséquente, entre autres selon le taux de risque réel de l'année précédente¹⁶.

17 En outre, les courbes du taux de risque simulé et réel, déposées dans le cadre du budget des
18 investissements annuels, reflètent le parc d'actifs et permettent d'analyser la tendance de
19 vieillissement des actifs sur plusieurs années suivant les investissements de l'année pour
20 laquelle le budget des investissements est demandé. Les investissements sont justifiés en
21 visant un contrôle de la hausse du risque.

22 D'ailleurs, les calculs de l'intervenant indiquent que le taux de risque réel du parc d'actif est
23 stable autour de 9, ce qui corrobore la justesse et les résultats probants de la Stratégie. Il est

¹⁴ [B-0004](#), HQT-1, Document 1, p. 31, lignes 6 à 13.

¹⁵ [D-2021-092](#), par. 114-122.

¹⁶ [D-2021-092](#), par. 139-142.

Argumentation du Transporteur (R-4217-2022)

1 donc faux de prétendre que cette dernière occulte une erreur de prévision ou un biais
2 pessimisme faisant en sorte de surestimer les besoins d'investissements du Transporteur.

3 Concernant la proposition de l'intervenant de suivre une cohorte d'équipements, le
4 Transporteur souligne qu'une telle approche s'éloigne du modèle de la Stratégie actuelle
5 approuvée par la Régie en ce qu'elle omet de tenir compte de l'évolution et de la composition
6 réelle du parc ainsi que de l'évolution de la connaissance du comportement des équipements
7 face au vieillissement.

8 Pour reprendre l'exemple de l'intervenant, une cohorte d'équipements d'appareillage
9 électrique, à l'instar du modèle de la Stratégie, ferait inévitablement l'objet de variations. Cette
10 cohorte verrait, au fil des années, son volume d'équipements diminué par des mises hors
11 services, des courbes de vieillissement ajustées, des cotes d'impact améliorées, ainsi que
12 des corrections apportées dans les données d'inventaire. Ces variations induiraient
13 également un effet sur les résultats du taux de risque réel.

14 En outre, la proposition de l'intervenant implique que le Transporteur ajoute à chaque année
15 une nouvelle cohorte. En effet, comme le parc évolue, une nouvelle image de la cohorte serait
16 nécessaire afin d'inclure les ajouts et les retraits du réseau ainsi que les équipements ayant
17 atteint un risque supérieur ou égal à 20. Le Transporteur devrait alors suivre toutes ces
18 cohortes au fil des années. L'interprétation et la comparaison des cohortes mènerait
19 également à des explications d'écarts de volume, d'ajustement des courbes de vieillissement
20 et de raffinement de cotes d'impact. Un tel exercice est irréaliste et multiplierait inutilement
21 les explications fournies par le Transporteur.

22 Enfin, l'approche par cohorte de l'intervenant ne permet pas d'obtenir une appréciation de
23 l'acuité de la précision du taux de risque. Il n'est d'aucune utilité d'évaluer une cohorte passée
24 ni de comparer un modèle qui a fait l'objet d'amélioration au fil des années. La Régie
25 encourage d'ailleurs le Transporteur à continuer de travailler à l'amélioration de son modèle¹⁷.
26 Le Transporteur réitère que le modèle actuel se veut dynamique et arrimé à l'évolution du
27 réseau tel qu'autorisé par la Régie¹⁸.

28 Avec égards, en raison de ce qui précède, les propos de l'intervenant devraient être écartés
29 par la Régie.

30 Le Transporteur souligne que les informations présentées dans le cadre du suivi du
31 paragraphe 104 de la décision D-2022-001 corrobore les explications susmentionnées et
32 celles présentées lors des derniers bilans de la Stratégie. D'ailleurs, l'exercice du bilan de la
33 Stratégie constitue le forum approprié afin d'évaluer l'acuité du modèle de la Stratégie, le

¹⁷ [D-2021-092](#), par. 156.

¹⁸ *Id.*, par. 155.

Argumentation du Transporteur (R-4217-2022)

- 1 Transporteur étant alors en mesure de présenter l'ensemble de la preuve à cet égard. En
- 2 effet, le Transporteur peut à cette occasion présenter l'évolution de son modèle. Par
- 3 conséquent, le Transporteur demande à la Régie de requérir du Transporteur de présenter le
- 4 suivi de la décision précitée uniquement lors du prochain exercice du bilan de la Stratégie.

Argumentation du Transporteur (R-4217-2022)

- 1 L'intervenant à son mémoire du 18 avril 2023 (page 19) mentionne (extraits encadrés, notes
2 de bas de page omises).

Pertinence de la surutilisation en Croissance des besoins? [...]
Sans remettre en question l'approche et les facteurs et intrants ayant servi au calcul de la surutilisation pour 2023, à la suite de l'examen du tableau AHQ-ARQ-1 plus haut, l'AHQ-ARQ se questionne sérieusement sur la pertinence de retenir une surutilisation dans la catégorie de Croissance des besoins. L'AHQ-ARQ comprend très bien la pertinence de l'approche en ce qui a trait à la catégorie Maintien des actifs comme l'expose d'ailleurs le Transporteur, mais sans le faire pour les autres catégories. Toutefois, en Croissance des besoins, l'AHQ-ARQ voit mal comment le Transporteur pourrait démarrer un « surplus de projets », alors qu'il rencontre déjà tous les besoins qui se présentent.

Par conséquent, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de retirer la catégorie Croissance des besoins de l'approche de surutilisation retenue par le Transporteur.

- 3 En réponse et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à
4 la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs ci-après décrits.

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

- 8 D'ailleurs la Régie reconnaît l'importance de cette approche :

9 « La Régie considère que cette approche de surutilisation offre une flexibilité au
10 Transporteur qui est importante puisqu'elle lui permet d'effectuer une planification et gestion
11 optimales de ses investissements. L'approche de surutilisation a permis au Transporteur
12 d'atteindre les budgets d'investissement demandés depuis qu'elle a été mise en place. La
13 Régie s'attend toutefois à ce que le Transporteur applique l'approche de surutilisation dans
14 le but d'atteindre les budgets autorisés mais aussi en s'assurant d'éviter les dépassements
15 de budget. Ainsi, elle lui demande de continuer, au besoin, à raffiner son approche de
16 surutilisation, de façon à rencontrer ces deux objectifs. »¹⁹

- 17 Le Transporteur utilise le taux de surutilisation pour le démarrage d'un surplus de projets
18 visant ainsi à maximiser l'utilisation du montant autorisé par la Régie, mais sans toutefois le
19 dépasser. Il s'agit d'un outil de gestion de projet et ne constitue pas un objectif à atteindre²⁰.

- 20 Cet outil demeure utile et pertinent malgré qu'il soit possible qu'en cours d'année certains des
21 besoins en « Croissance des besoins de la clientèle » soient annulés, reportés ou suspendus

¹⁹ [D-2021-092](#), par. 57.

²⁰ [D-2022-001](#), par. 43.

Argumentation du Transporteur (R-4217-2022)

1 temporairement notamment à la demande de la clientèle ou pour des besoins de coordination
2 des interventions²¹. En effet, le taux de surutilisation permet d'accepter en cours d'année
3 l'intégration de nouveaux besoins. Sans cette marge de manœuvre, ces besoins devraient
4 être reportés à l'année suivante.

5 Par ailleurs, le Transporteur utilise l'outil de surutilisation simultanément avec l'outil de
6 réallocation, lui permettant ainsi une flexibilité accrue dans la gestion de ses projets afin
7 d'atteindre de façon globale les montants autorisés de façon globale.

8 La Régie reconnaît l'importance de cette flexibilité en permettant au Transporteur de réallouer
9 une partie des montants autorisés entre les catégories afin qu'il puisse gérer de façon active
10 et optimale ses investissements²².

11 Le Transporteur ajoute que ces outils ne visent qu'à lui donner la flexibilité nécessaire à la
12 réalisation de sa mission dans une approche de gestion de portefeuille de projets. Cette
13 marge de manœuvre doit être disponible afin que le Transporteur puisse atteindre ses
14 objectifs. Ces investissements sont directement reliés aux engagements du Transporteur de
15 répondre aux besoins de ses clients au meilleur coût, ainsi qu'à son obligation d'assurer la
16 fiabilité du réseau de transport²³.

²¹ [B-0012](#), HQT-2, Document 1, Réponse à la question 1.4 de la DDR n° 1 de la Régie, pp. 5-6.

²² [D-2021-092](#), par. 157 et 158; [D-2020-020](#), par. 182 à 190.

²³ [B-0005](#), HQT-1, Document 2, p. 8, lignes 30-32.

Argumentation du Transporteur (R-4217-2022)

- 1 L'intervenant à son mémoire du 18 avril 2023 (pages 22, 23 et 25) mentionne (extraits
2 encadrés, notes de bas de page omises).

Travaux à effectuer en 2023 [...]

L'AHQ-ARQ constate que le Transporteur ne précise pas en vertu de quelle option tarifaire le Distributeur peut délester un client industriel en cas de besoin et n'a pas démontré que le plan de contingence ne serait pas une solution pérenne qui permettrait, à tout le moins, de retarder des investissements au poste Plessisville. [...]

L'AHQ-ARQ constate que le Transporteur ne précise pas en vertu de quelle option tarifaire le Distributeur peut délester un client industriel en cas de besoin et n'a pas démontré que le plan de contingence ne serait pas une solution pérenne qui permettrait, à tout le moins, de retarder des investissements au poste Provost. [...]

Le Transporteur n'a pas fourni de justification probante du budget demandé pour les interventions d'ajout de capacité dans les postes satellites Plessisville 120-25 kV et Provost 120-34 kV;

- 3 En réponse et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à
4 la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs ci-après décrits.
- 5 Le Transporteur rappelle qu'il planifie son réseau en fonction de la capacité des installations
6 à recevoir de la charge supplémentaire et suivant les prévisions de charge fournies par le
7 Distributeur. Les informations du tableau A2-1 sont présentées conformément aux décisions
8 antérieures de la Régie afin de justifier les investissements pour la catégorie « Croissance
9 des besoins de la clientèle »²⁴. Il réitère que suivant le cadre réglementaire, le budget des
10 investissements pour les projets de 65 M\$ ou moins, est justifié par catégorie
11 d'investissement et non par projet individuellement. Or, le niveau de détail demandé par
12 l'intervenant dépasse le cadre de la présente audience²⁵.
- 13 Le Transporteur considère avoir fourni toute l'information pertinente dans sa preuve,
14 conformément au cadre réglementaire, permettant ainsi de justifier le déclenchement
15 des projets.

²⁴ [D-2022-001](#), par 94; [D-2021-092](#), par 113; [D-2020-020](#), par. 137.

²⁵ [D-2023-031](#), par. 32-35.

Argumentation du Transporteur (R-4217-2022)

- 1 L'intervenant à son mémoire du 18 avril 2023 (page 24) mentionne (extraits encadrés, notes
2 de bas de page omises).

Moyens pour gérer la charge de pointe – Travaux toujours en cours [...] Relativement à cette possibilité, en janvier 2022, la Régie ordonnait un rendre compte sur des travaux conjoints entre le Distributeur et le Transporteur qui étaient en cours depuis au moins mai 2021. Aux dernières nouvelles en février 2023, soit près de deux ans plus tard, le Distributeur et le Transporteur n'étaient toujours pas en mesure de donner d'échéancier pour la production d'un rapport d'étape ou final sur de tels travaux. [...]

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 pas;

- 3 En réponse et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à
4 la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs ci-après décrits.
5 Le Transporteur rappelle que la Régie a déjà établi un cadre de suivi relativement aux travaux
6 conjoints avec le Distributeur pour l'analyse de l'impact des différents moyens de réduction
7 de puissance sur les besoins des réseaux de distribution et de transport.
8 À cet effet, le Transporteur fournira l'état d'avancement de ces travaux dans le cadre de ses
9 prochains dossiers tarifaires tel que demandé par la Régie au paragraphe 134 de la
10 décision D-2022-003.

- 11 L'intervenant à son mémoire du 18 avril 2023 (page 25) mentionne (extraits encadrés, notes
12 de bas de page omises).

Étant donné que :

- Le Transporteur a systématiquement surestimé les investissements en Croissance des besoins au cours des 15 dernières années;
- Le Transporteur n'a pas utilisé les projections les plus contemporaines possibles pour la justification des investissements;
- Le Transporteur n'a pas fourni de justification probante du budget demandé pour les interventions d'ajout de capacité dans les postes satellites Plessisville 120-25 kV et Provost 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 pas;

L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de réduire de 30 M\$ le budget de 91 M\$ demandé en Croissance des besoins pour l'alimentation de la charge locale.

- 13 En réponse et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à
14 la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs ci-après décrits.

Argumentation du Transporteur (R-4217-2022)

1 Le Transporteur rappelle qu'il reçoit du Distributeur les informations nécessaires à la
2 planification du réseau, et ce sur la base des prévisions qui lui sont fournies à l'automne de
3 chaque année conformément à l'article 37.1(i) des *Tarifs et conditions de services de*
4 *transport*²⁶.

5 La demande d'autorisation du budget des investissements pour les projets de moins de 65 M\$
6 déposée annuellement à la Régie s'intègre dans un exercice d'établissement de cadre
7 financier annuel d'Hydro-Québec approuvé par son Conseil d'administration. Ce budget des
8 investissements reflète donc la planification annuelle des activités du Transporteur. Les
9 données qui le composent étaient les plus récentes disponibles au moment de cet exercice.

10 Par ailleurs, l'intervenant omet plusieurs particularités de la catégorie « Croissance des
11 besoins de la clientèle » et fait fi des explications fournies en affirmant que le Transporteur
12 surestime systématiquement les investissements dans cette catégorie. En effet, il est possible
13 que certains de ces besoins fassent l'objet d'annulation, de report ou de suspension
14 temporaire notamment à la demande de la clientèle ou pour des besoins de coordination des
15 interventions. Le Transporteur revoit ainsi la priorisation de ses interventions en tenant
16 compte de l'évolution du contenu, du coût et des échéanciers de projets. Il révisé et ajuste
17 ses projets dans le temps en fonction des besoins de la clientèle²⁷.

18 Les investissements en « Croissance des besoins de la clientèle » sont requis pour répondre
19 à la demande de la clientèle du Transporteur. Ces montants doivent être disponibles afin que
20 le Transporteur puisse rencontrer ses engagements et répondre aux besoins de ses clients
21 au meilleur coût, ainsi qu'à son obligation d'assurer la fiabilité du réseau de transport²⁸. Ainsi,
22 il est incongru de recommander de réduire ce budget d'un montant arbitraire de 30 M\$.

23 Le Transporteur considère avoir fourni toute l'information pertinente dans sa preuve,
24 conformément au cadre réglementaire, permettant de justifier le déclenchement des projets.

25 Avec égards, en raison de ce qui précède, les propos de l'intervenant devraient être écartés
26 par la Régie

²⁶ [B-0014](#), HQT-2, Document 3, Réponse à la question 1.1.5 de la DDR n° 1 du RTIEÉ, p. 5.

²⁷ [B-0012](#), HQT-2, Document 1, Réponse à la question 1.4 de la DDR n° 1 de la Régie, pp. 5-6.

²⁸ [B-0005](#), HQT-1, Document 2, p. 8, lignes 30-32.

3.2. MÉMOIRE DE L'INTERVENANT RTIÉÉ – COMMENTAIRES DU TRANSPORTEUR²⁹

- 1 Le Transporteur lie contestation avec les recommandations présentées par l'intervenant et
2 réplique spécifiquement à certains aspects, comme ci-après.
- 3 L'intervenant à son mémoire du 18 avril 2023 (page 7) mentionne (extraits encadrés).

Ainsi, d'une part la Régie doit éviter une autorisation de simple complaisance qui serait rendue sans qu'elle exerce véritablement les pouvoirs discrétionnaires qui lui sont confiés.

D'autre part, celle-ci doit éviter d'exercer de tels pouvoirs de façon arbitraire, capricieuse, non fondée sur la preuve, par exemple en opérant des coupures aveugles dans les budgets présentés sans qu'il n'y ait de preuve justifiant de telles coupures.

- 4 En réponse et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à
5 la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs ci-après décrits.
- 6 L'intervenant offre fréquemment, et ici encore, sa vision toute personnelle du cadre
7 réglementaire ainsi que du rôle des divers participants aux audiences de la Régie.
- 8 Le Transporteur souligne à nouveau que le présent dossier constitue la vingt-troisième
9 demande d'autorisation concernant son budget annuel des investissements. Ainsi, le cadre
10 réglementaire associé à la demande du Transporteur est fixé depuis longtemps. Il en va de
11 même du fardeau de preuve attendu du Transporteur et des limites juridictionnelles de la
12 participation des intéressés. Au fil des ans, les divers dossiers présentés à la Régie par le
13 Transporteur témoignent de tout le soin et du sérieux que celui-ci investi dans leur
14 préparation. À cet égard, la Régie administre depuis plus de 20 ans des débats respectueux
15 des règles de la procédure, permet des demandes de renseignements et accueille des
16 mémoires et des représentations. Au terme de l'exercice, la Régie a rendu des décisions
17 extensive et motivées qui font autorité.
- 18 Les propos de l'intervenant n'ont aucune assise factuelle ou juridique. Ils sont offerts à la
19 Régie sans aucune justification, laissant entendre que les processus d'audience tenus et les
20 décisions rendues à l'occasion des 22 dossiers antérieurs à celui-ci étaient « de simple
21 complaisance ». De tels propos ne tendent pas à valoriser ni reconnaître les travaux du
22 Transporteur, de la Régie et de son personnel ainsi que des intervenants qui ont participé
23 avec sérieux pour présenter et analyser la demande d'autorisation concernant son budget
24 annuel des investissements du Transporteur.
- 25 Le Transporteur prie la Régie de rejeter de tels propos de l'intervenant.

²⁹ C-RTIÉÉ-0010, Mémoire de RTIÉÉ du 18 avril 2023.

Argumentation du Transporteur (R-4217-2022)

- 1 L'intervenant à son mémoire (pages 14 à 38) mentionne (extraits encadrés).

LE BUDGET 2023 DES INVESTISSEMENTS EN MAINTIEN DES ACTIFS [...]
Mais il est malgré tout souhaitable de vérifier davantage. Nous rappelons en effet, tel que mentionné en section 2.3 du présent rapport que la simple comparaison interannuelle des budgets ne permet pas de distinguer entre la hausse des coûts par projet durant la crise sanitaire et les baisses de coûts causée par les reports de projets survenus durant cette même crise sanitaire. Nous recommandons donc à la Régie, avant que celle-ci ne se prononce, qu'elle obtienne d'HQT le NOMBRE de projets d'investissements dans cette catégorie, inférieurs au seuil, tant prévus que réels pour chacune des années 2020, 2021 et 2022, ce qui aiderait à distinguer l'effet sur le budget global des hausses de coûts par projet par rapport aux baisses dues aux reports de projets. [...]

LE BUDGET 2023 DES INVESTISSEMENTS EN MAINTIEN ET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE SERVICE [...]

La réalisation de 14 M\$ d'investissements, inférieurs au seuil, dans cette catégorie en 2022 en plus de ceux prévus représente toutefois une part importante (19 %) du budget autorisé, soit plus du double du taux de surutilisation de 110 % qui fut autorisé pour cette année (soit 8 M\$ pour cette catégorie) et plus que l'écart de 15 % usuellement considéré comme acceptable.

Il serait important, ici encore, d'obtenir d'HQT le NOMBRE de projets d'investissements dans cette catégorie, inférieurs au seuil, tant prévus que réels pour chacune des années 2020, 2021 et 2022, ce qui aiderait à distinguer l'effet sur le budget global des hausses de coûts par projet (pendant la crise sanitaire) par rapport aux baisses dues aux reports de projets (dues à cette même crise sanitaire) tel que mentionné en section 2.3 du présent rapport. [...]

LE BUDGET 2023 DES INVESTISSEMENTS EN RESPECT DES EXIGENCES [...]

La non réalisation de 4 M\$ d'investissements dans cette catégorie en 2022 ne représente en effet que 7,3 % du budget autorisé, soit moins que le taux de surutilisation de 110 % qui fut autorisé pour cette année (soit 6M\$ pour cette catégorie) et moins que l'écart de 15 % usuellement considéré comme acceptable.

Il serait toujours souhaitable, par principe, d'obtenir d'HQT le NOMBRE de projets d'investissements dans cette catégorie, inférieurs au seuil, tant prévus que réels pour chacune des années 2020, 2021 et 2022, ce qui aiderait à distinguer l'effet sur le budget global des hausses de coûts par projet par rapport aux baisses dues aux reports de projets tel que mentionné en section 2.3 du présent rapport. Toutefois, vu la faiblesse de la non réalisation de 4 M\$ d'investissements dans cette catégorie en 2022, l'obtention de cette information additionnelle ne devrait probablement pas amener de problématique particulière. [...]

LE BUDGET 2023 DES INVESTISSEMENTS EN CROISSANCE DES BESOINS DE LA CLIENTÈLE (GÉNÉRANT DES REVENUS) [...]

42 - À première vue, ce budget décri à 92\$ demandé pour 2023 mériterait donc d'être approuvé car il exprime une plus grande prudence prévisionnelle.

Ici encore, il serait important d'obtenir d'HQT le NOMBRE de projets d'investissements dans cette catégorie, inférieurs au seuil, tant prévus que réels pour chacune des années 2020, 2021 et 2022, ce qui aiderait à distinguer l'effet sur le budget global des hausses de coûts par projet (pendant la crise sanitaire) par rapport aux baisses dues aux reports de projets (dues à cette même crise sanitaire) tel que mentionné en section 2.3 du présent rapport.

1 En réponse et sur la foi de sa preuve probante en cette instance, le Transporteur demande à
2 la Régie de rejeter ces propos de l'intervenant notamment pour les motifs ci-après décrits.

3 Le Transporteur rappelle que le budget des investissements est justifié par catégorie
4 d'investissement avec une description synthétique de ces investissements, l'estimation des
5 investissements et les flux monétaires annuels prévus y sont présentés. La Stratégie est
6 appliquée afin de déterminer dans une forte proportion les investissements requis en Maintien
7 des actifs de transport et de télécommunications. Elle repose sur la gestion des risques, en
8 fonction de la probabilité de défaillance des équipements et de l'impact des défaillances
9 éventuelles sur le réseau. Pour réaliser des interventions qui touchent à la fois la pérennité
10 des actifs et les autres catégories d'investissement, le Transporteur s'appuie largement sur la
11 planification intégrée qui lui permet d'assurer une planification optimale de ses
12 investissements à long terme et de mieux optimiser ses actions notamment pour diminuer les
13 interventions à la pièce.

14 Or, le Transporteur n'élabore pas à chaque année une liste de projets pour justifier le budget
15 des investissements. Celui-ci reflète plutôt les flux monétaires annuels prévus pour les projets
16 de moins de 65 M\$. Ces flux reposent sur une estimation des investissements de projets en
17 cours ou à être confirmés et qui sont à différents stades d'avancement. Ainsi, les projets qui
18 seront réalisés à même l'enveloppe du budget des investissements se préciseront au fur et à
19 mesure de l'avancement dans le temps et selon le processus d'approbation des projets par
20 la direction d'Hydro-Québec conformément aux règles internes.

21 La Régie a confirmé la pertinence de l'application de la Stratégie afin de déterminer les
22 investissements et rappelé que la demande d'autorisation pour les projets de moins de 65 M\$
23 est faite par catégorie d'investissements³⁰.

24 Par ailleurs, le Transporteur souligne que chaque projet est unique et réalisé dans un contexte
25 de marché différent. En effet, chaque projet possède un contenu technique unique qui
26 découle, entre autres, de ses objectifs, des composantes, de la nature des travaux requis

³⁰ [D-2022-001](#), par. 64-68.

Argumentation du Transporteur (R-4217-2022)

1 ainsi que des conditions et du lieu de réalisation des travaux. De plus, les coûts des travaux
2 sont sujets à l'évolution des conditions de marché.

3 La simple comparaison du nombre de projets comme le propose l'intervenant est inappropriée
4 et mènerait à de fausses conclusions. En effet, la variabilité des contenus de projet et des
5 travaux ne permettrait pas d'établir des coûts moyens de projet qui soient comparables. Une
6 telle approche ne serait donc d'aucune utilité pour la Régie.

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

4. CONCLUSION

9 Le Transporteur soutient que sa demande est complète et probante.

10 Le Transporteur, avec égards, demande à la Régie de rejeter les arguments et
11 recommandations des intervenants.

12 Le Transporteur demande à la Régie d'accueillir sa présente demande et de rendre une
13 décision selon la preuve qu'il a déposée et ses conclusions.

14 Le tout respectueusement soumis.