
R-4247-2023

DEMANDE D'AUTORISATION DU BUDGET DES
INVESTISSEMENTS 2024 POUR LES PROJETS DU
TRANSPORTEUR DONT LE COÛT INDIVIDUEL
EST INFÉRIEUR À 65 MILLIONS DE DOLLARS

MÉMOIRE DE L'AHQ-ARQ

Préparé par : Marcel Paul Raymond

30 avril 2024

Table des matières

1. Introduction.....	3
2. Sommaire des investissements demandés pour 2024.....	4
3. Budget des investissements à approuver pour 2024	5
3.1. <i>Surestimation systématique des besoins en investissements du Transporteur</i>	<i>5</i>
3.2. <i>Pas d'impact négatif sur la fiabilité et le taux de risque.....</i>	<i>9</i>
3.3. <i>Le modèle de gestion des actifs est biaisé.....</i>	<i>12</i>
3.4. <i>Les données prévisionnelles de charge ne sont pas les plus contemporaines possibles.....</i>	<i>14</i>
3.5. <i>Recommandation</i>	<i>16</i>
4. Conclusions et recommandations	17

1. Introduction

Le 22 décembre 2023, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le « Transporteur ») dépose auprès de la Régie de l'énergie (la « Régie ») une demande en vertu des articles 31 (5°) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* et des articles 1 et 5 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* afin de demander l'autorisation du budget des investissements 2024 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars, pour un montant total s'établissant à 1 058 M\$¹.

Les projets du Transporteur sont répartis selon deux grandes familles, soit les investissements ne générant pas de revenus additionnels qui correspondent aux catégories Maintien des actifs, Maintien et amélioration de la qualité du service et Respect des exigences; et les investissements générant des revenus additionnels qui correspondent à la catégorie Croissance des besoins de la clientèle.

L'Association Hôtellerie du Québec et l'Association Restauration Québec (l'« AHQ-ARQ ») ont analysé la demande du Transporteur de manière à s'assurer qu'elle n'aura pas d'impacts défavorables sur les tarifs d'électricité assumés par leurs membres. De façon plus spécifique, elles souhaitent examiner et se prononcer sur les sujets suivants :

- Le sommaire du budget d'investissements demandé pour 2024;
- Le budget d'investissements à approuver pour 2024.

Les recommandations de ce mémoire sont basées sur l'information disponible à ce jour. Si de l'information additionnelle devenait disponible, l'AHQ-ARQ se réserve le droit de modifier ses recommandations ou d'en formuler de nouvelles.

¹ B-0002, pages 1 et 2.

2. Sommaire des investissements demandés pour 2024

Le tableau qui suit montre les montants d'investissements totaux demandés par le Transporteur pour l'année 2024² :

Tableau 4
Sommaire des investissements 2024
(M\$)

Catégorie d'investissement	Total 2024	Projets - Autorisation spécifique Régie	Budget à être autorisé selon la présente demande
Ne générant pas de revenus additionnels	1 674	733	941
Maintien des actifs	1 382	540	842
Maintien et amélioration de la qualité du service	210	173	38
Respect des exigences	82	21	61
Générant des revenus additionnels	1 157	1 039	118
Croissance des besoins de la clientèle	1 157	1 039	118
Total	2 831	1 772	1 058

Les investissements totaux de 2 831 M\$ pour 2024 constituent une augmentation de 14,5 % par rapport au montant de 2 473 M\$ demandé pour 2023³, lequel constituait une augmentation de 6,5 % par rapport au montant de 2 321 M\$ demandé pour 2022⁴.

Quant à la demande d'investissements pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$, la valeur demandée de 1 058 M\$ pour 2024 constitue une hausse de 6,4 % par rapport au montant de 994 M\$ autorisé pour 2023⁵.

² B-0010, page 10, tableau 4.

³ R-4217-2022, B-0004, page 9, tableau 4.

⁴ R-4168-2021, B-0004, page 9, tableau 4.

⁵ B-0010, page 9, tableau 3.

3. Budget des investissements à approuver pour 2024

Dans sa demande d'intervention dans le présent dossier, l'AHQ-ARQ soulignait qu'un budget qui couvrirait des investissements non requis pour respecter les critères de fiabilité, exprimés notamment par l'évolution des grilles d'analyse du risque et sur l'évolution du taux de risque simulé et réel, pourrait affecter négativement ses membres. Elle ajoutait qu'un budget qui couvrirait des investissements non requis pour rencontrer les besoins d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur ») ou basés sur des prévisions de la demande non réalistes pourrait également affecter négativement ses membres⁶.

Dans ce chapitre, l'AHQ-ARQ se prononce sur le budget qui devrait être approuvé par la Régie pour 2024 pour les projets d'investissements du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars.

Pour ce faire, l'AHQ-ARQ analyse particulièrement :

- L'acuité des prévisions d'investissements du Transporteur;
- L'impact sur la fiabilité du réseau et sur le taux de risque;
- La validité du modèle de gestion des actifs utilisé;
- La validité de la prévision des besoins du Distributeur utilisée.

3.1. Surestimation systématique des besoins en investissements du Transporteur

Afin d'évaluer l'acuité de la prévision du Transporteur pour le budget des projets d'investissements dont le coût individuel est inférieur à 65 millions de dollars, l'AHQ-ARQ a préparé le tableau suivant.

⁶ C-AHQ-ARQ-0003.

Tableau AHQ-ARQ-1
Historique des besoins d’investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$
Autorisé vs réel

En M\$		Autorisé	Réel	Écart	
2020	(1)	920	769	-151	
2021	(1)	1028	923	-105	
2022	(1)	1022	856	-166	
Moyenne				-141	
2023	(2)	994	866	-128	
(1) B-0010, p. 7, tableau 1					
(2) B-0010, p. 9, tableau 3; 866 M\$ est une valeur prévue: 4 mois réels, 8 mois estimés					

Ce tableau montre une surestimation moyenne de 141 M\$ pour les investissements dont le coût est inférieur à 65 M\$ pour les trois années entre 2020 et 2022. De plus, la tendance à la surestimation se maintient pour l’année 2023 projetée (4 mois réels et 8 mois estimés). Si les prévisions de 2023 se sont réalisées, ce sera un total de 550 M\$ que le Transporteur aura prévu en trop pour des fins d’investissements au cours des quatre dernières années.

Une partie importante de cet écart provient d’une surestimation récurrente de la prévision des investissements en Croissance des besoins de la clientèle, sous les seuils de 25 M\$ (avant 2020) et de 65 M\$ (depuis 2020). Le tableau suivant montre les résultats :

Tableau AHQ-ARQ-2
Écarts de prévision des investissements en Croissance des besoins de la clientèle sous le seuil – 2007-2022

Année	Autorisé	Réel	Écart	Source
2007	107,2	95,0	-12,2	R-3739-2010, B-0004, p. 15
2008	185,6	87,1	-98,5	R-3739-2010, B-0004, p. 15
2009	152,6	81,2	-71,4	R-3739-2010, B-0004, p. 15
2010	117,8	92,4	-25,4	R-3778-2011, B-0004, p. 14
2011	70,7	56,2	-14,5	R-3817-2012, B-0004, p. 11
2012	97,6	68,1	-29,5	R-3855-2013, B-0004, p. 11
2013	68	42	-26	R-3904-2014, B-0004, p. 11
2014	87	76	-11	R-3935-2015, B-0004, p. 12
2015	76	60	-16	R-3982-2016, B-0011, p. 12
2016	76	44	-32	R-4013-2017, B-0004, p. 11
2017	67	56	-11	R-4059-2018, B-0020, p. 11
2018	88	65	-23	R-4097-2019, B-0004, p. 10
2019	122	75	-47	R-4140-2020, B-0018, p. 7
2020	142	82	-60	R-4168-2021, B-0004, p. 6
2021	112	53	-59	R-4217-2022B-0004, p. 6
2022	102	68	-34	B-0010, p. 7
Moyenne 15 ans			-37	
Moyenne 10 ans			-32	
Moyenne 5 ans			-45	

On peut constater que le Transporteur a systématiquement surestimé les investissements en Croissance des besoins au cours des 16 dernières années, d'une valeur moyenne variant entre 30 et 45 M\$ dépendant de la période de cinq ans choisie.

Pour 2022 et 2023, en complément de réponse aux demandes de renseignements de l'AHQ-ARQ, le Transporteur indique que de tels écarts de prévision émanent soit de projets reportés ou carrément annulés ou encore de projets qui ont été retirés du Budget des investissements, à la suite d'analyses

en amont de la phase projet, pour éventuellement faire l'objet d'une demande d'autorisation de projet dont le coût est égal ou supérieur à 65 M\$⁷.

Dans le cas des projets retardés à une année ultérieure, il peut arriver que de tels investissements soient demandés et approuvés à plus d'une reprise, soit lors d'une première année puis lors d'années ultérieures.

C'est notamment le cas des projets d'ajout de transformation dans les postes de Huntingdon à 120-25 kV et de remplacement de la transformation pour le poste Ormstown à 120-25 kV qui ont été demandés en 2022⁸, puis de nouveau en 2023⁹, puis reportés encore une fois¹⁰ et qui, finalement, n'apparaissent plus dans le présent dossier¹¹.

RECOMMANDATION NO. 1 : Afin d'éviter une telle éventualité, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie d'exiger du Transporteur un suivi des projets de moins de 65 M\$ qui, au cours des dix dernières années, ont été ou seront approuvés à plus d'une reprise, soit une première fois dans un dossier pour les projets de moins de 65 M\$ d'une année, puis une ou plusieurs autres fois, dans une année ultérieure. Un tel suivi devrait montrer l'évolution des montants demandés et approuvés.

Dans le cas de projets qui ont été retirés du Budget des investissements, à la suite d'analyses en amont de la phase projet, pour éventuellement faire l'objet d'une demande d'autorisation de projet dont le coût est égal ou supérieur à 65 M\$, on peut s'attendre à ce que de tels investissements soient demandés et approuvés à deux reprises, soit une première fois dans un dossier pour les

⁷ B-0020, pages 6 et 7, réponse 1.1; et pages 10 et 11, réponse 1.12.

⁸ R-4168-2021, B-0004, page 25.

⁹ R-4217-2022, B-0004, page 26.

¹⁰ B-0020, page 11, lignes 12 à 14.

¹¹ B-0010, pages 26 et 27, section 3.2.1.1.

projets de moins de 65 M\$, puis une seconde fois, dans une demande d'autorisation de projet dont le coût est égal ou supérieur à 65 M\$.

RECOMMANDATION NO. 2 : Afin d'éviter une telle éventualité, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie d'exiger du Transporteur un suivi des projets qui, au cours des dix dernières années, ont été ou seront approuvés à deux reprises, soit une première fois dans un dossier pour les projets de moins de 65 M\$, puis une seconde fois, dans une demande d'autorisation de projet dont le coût est égal ou supérieur à 65 M\$. Un tel suivi devrait montrer l'évolution des montants demandés et approuvés.

3.2. Pas d'impact négatif sur la fiabilité et le taux de risque

Le Transporteur justifiait ainsi les investissements de 2022 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$¹² :

*« L'autorisation demandée à la Régie permettra au Transporteur de réaliser, à compter du 1er janvier 2022, des projets de moins de 65 M\$ pour un montant de 1 022 M\$. Comme il l'explique et le démontre dans la preuve présentée à l'appui de sa demande, **les investissements demandés sont requis pour qu'il puisse s'acquitter adéquatement de sa mission.***

Du montant total de 1 022 M\$ demandé par le Transporteur, un montant de 790 M\$ est prévu pour assurer le Maintien des actifs. Le Transporteur a fourni des informations sur les investissements requis pour ces actifs qui s'avèrent essentiels pour assurer la pérennité du parc d'actifs vieillissant et lui permettre de gérer les risques associés à des bris ou à l'obsolescence des équipements.

¹² R-4168-2021, B-0004, page 34, lignes 1 à 18.

Pour ce qui est des investissements requis en Maintien et amélioration de la qualité du service, le Transporteur a fourni des informations en fonction des éléments déclencheurs et des améliorations visées par ces investissements.

Les investissements en Respect des exigences ont été présentés en précisant la source des exigences qui feront l'objet d'interventions planifiées en 2022.

Enfin, le Transporteur a fourni des explications et justifications sur les investissements requis en Croissance des besoins de la clientèle liés à l'alimentation de la charge locale ainsi qu'à l'intégration de puissance. » (Nous soulignons et nos emphases)

Un discours semblable était également tenu par le Transporteur pour justifier les investissements de 2020¹³, 2021¹⁴, 2023¹⁵ et est toujours maintenu pour 2024¹⁶.

Étant donné ce discours récurrent et le fait que le Transporteur n'ait pas utilisé tout le budget autorisé au cours des 4 dernières années, il pourrait y avoir lieu de s'inquiéter sur la capacité du Transporteur à :

- s'acquitter adéquatement de sa mission;
- assurer le maintien des actifs;
- assurer la pérennité du parc d'actifs vieillissant;
- lui permettre de gérer les risques associés à des bris ou à l'obsolescence des équipements;
- profiter des améliorations visées par les investissements en Maintien et amélioration de la qualité du service;

¹³ R-4097-2019, B-0004, page 37, ligne 17, à page 38, ligne 3.

¹⁴ R-4140-2020, B-0018, page 36, lignes 15 à 32.

¹⁵ R-4217-2022, B-0004, page 36, lignes 1 à 18.

¹⁶ B-0010, page 36, lignes 7 à 24.

- respecter les exigences;
- rencontrer les besoins de la clientèle liés à l'alimentation de la charge locale.

Or, en réponse à des demandes de l'AHQ-ARQ, il s'avère qu'aucun impact négatif n'ait été observé sur ces capacités malgré que le Transporteur n'ait pas utilisé l'entièreté des budgets demandés et autorisés depuis 2020¹⁷.

De plus, non seulement la sous-utilisation des budgets n'a pas eu d'impact négatif sur le taux de risque mais celui-ci s'est même amélioré sur cette même période.

En effet, le taux de risque réel des équipements d'appareillage électrique en fin d'année 2022 demeure inférieur au taux de risque simulé pour 2022 et que le taux de risque simulé pour 2024 dans le présent dossier est inférieur à celui simulé il y a un an¹⁸.

De plus, alors qu'en 2013, le Transporteur prévoyait pour 2022 un taux de risque de près de 12, la valeur réelle de ce même taux connue aujourd'hui est beaucoup plus faible à environ 9,9¹⁹. Même si le Transporteur explique cette baisse 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 sans toutefois quantifier un tel effet²⁰, l'AHQ-ARQ a démontré l'an dernier qu'une telle cause n'expliquait qu'une partie de la baisse du taux de risque « non prévue » par le Transporteur²¹.

¹⁷ B-0015, pages 6 à 11, réponses 1.1 à 1.13.

¹⁸ B-0010, page 30.

¹⁹ B-0010, page 31.

²⁰ B-0004, page 31, lignes 5 à 7.

²¹ R-4217-2022, C-AHQ-ARQ-0009, page 16.

3.3. Le modèle de gestion des actifs est biaisé

Dans sa décision procédurale dans le présent dossier, la Régie a réitéré ses propos formulés dans le cadre de son examen des demandes d'autorisation des budgets d'investissements du Transporteur des récentes années à savoir que, en ce qui a trait au sujet abordant le budget demandé en Maintien des actifs, c'est la *Stratégie de gestion de la pérennité des actifs* (la « Stratégie ») qui constitue l'outil approprié pour prévoir le niveau d'investissements requis²².

La Stratégie vise à établir un niveau d'investissement optimal du parc d'équipements en prenant en considération le risque de défaillance des équipements sur une longue période, tel que décrit ainsi par la Régie²³ :

« [21] En vertu du MGA, les investissements s'appuient notamment sur la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs (la Stratégie), qui vise à maintenir la qualité du service de transport tout en limitant les investissements à un niveau acceptable. Elle repose sur la gestion des risques, en fonction de la probabilité de défaillance des équipements et de l'impact des défaillances éventuelles sur le réseau.

[...]

[25] Dans sa décision D-2012-012 [note de bas de page omise], la Régie précisait que, compte tenu que le budget des investissements de la catégorie « Maintien des actifs » découle essentiellement de l'application de la Stratégie, elle doit suivre son application et ses résultats à chaque demande d'autorisation du budget des investissements annuel pour les projets dont le coût individuel est

²² A-0004, page 9, paragraphe 21.

²³ D-2019-030, dossier R-4059-2018 Phase 1, pages 7 et 8, paragraphes 21 et 25.

inférieur au seuil de 25 M\$ (les Projets inférieurs à 25 M\$). » (Nous soulignons)

Dans le passé, l'AHQ-ARQ a remis en question la validité du Modèle de gestion des actifs (« MGA ») sur lequel repose la Stratégie en invoquant la possibilité d'une calibration imprécise des modèles utilisés par le Transporteur et d'un biais systématique affectant l'évaluation du taux de risque et des investissements en découlant²⁴.

Dans le cadre du Congrès 2019 CIGRÉ Canada tenu à Montréal du 16 au 19 décembre 2019, **des représentants de TransÉnergie faisaient aussi référence à un biais dans le MGA**²⁵ :

« Les paramètres de fiabilité estimés par sollicitation d'experts et par analyse de données souffrent tous deux d'incertitude et de biais. Une meilleure estimation des paramètres sera obtenue en combinant les deux approches. Diverses techniques de combinaison seront étudiées, telles que les méthodes d'inférence bayésienne. Une approche prometteuse, en cours de développement, consiste à optimiser les paramètres de fiabilité établis par des experts dans le but d'obtenir un taux de défaillance estimé et de comparer celui-ci avec le taux de défaillance observé par analyse des données. Le résultat final représente une estimation plus robuste des paramètres du modèle de fiabilité. » (Nous soulignons)

²⁴ R-4097-2019, C-AHQ-ARQ-0011, pages 11 à 14; R-4140-2020, C-AHQ-ARQ-0016, pages 14 à 17; R-4168-2021, C-AHQ-ARQ-0009, page 14.

²⁵ Élaboration d'un système d'aide à la décision pour la gestion des actifs à TransÉnergie : <https://cigre.ca/papers/2019/CIGRE-176FR.pdf>, page 3 (PDF 4), consulté le 18 avril 2024 et déposé comme Annexe A du présent mémoire.

RECOMMANDATION No. 3 : L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de faire rapport, dans le cadre de sa prochaine cause tarifaire (ou au plus tard le 1^{er} août 2024), des actions et développements réalisés et à venir (avec dates réelles et prévues) à la suite de la présentation faite par les représentants de TransÉnergie dans le cadre du Congrès 2019 CIGRÉ Canada tenu à Montréal du 16 au 19 décembre 2019 où ceux-ci faisaient référence à un biais dans le MGA.

3.4. Les données prévisionnelles de charge ne sont pas les plus contemporaines possibles

Dans le cadre de la présente demande, le Transporteur prévoit des investissements de 118 M\$ en 2024 en Croissance des besoins de la clientèle, pour l'Alimentation de la charge locale²⁶.

Le tableau suivant présente les prévisions de dépassement de capacité dans les postes satellites pour lesquels des interventions de moins de 65 M\$ sont prévues de 2024 à 2027²⁷ :

**Tableau A1-1
Interventions d'ajout de transformation prévues dans les postes satellites
afin de pallier les dépassements de capacité prévus de 2024 à 2027
et dont le flux d'investissement débute en 2024**

Poste et tensions (kV)	Année de MES prévue				Actions	Éléments déclencheurs	Valeur CLT (MVA) avant investissement	Valeur CLT (MVA) après investissement	Données prévisionnelles Charge (MVA)			
	2024	2025	2026	2027					2023-24	2024-25	2025-26	2026-27
De Roussillon 315-25 kV			X		Ajout du 4 ^{ème} transformateur à 315-25 kV (66 MVA)	Dépassement de CLT au poste	184	280	170	181	184	186
De Farhnam 120-25 kV			X		Ajout du 3 ^{ème} transformateur à 120-25 kV (47 MVA)	Dépassement de CLT au poste	64	126	78	79	80	82
De Saint-Louis 120-25 kV				X	Ajout du 3 ^{ème} transformateur à 120-25 kV (47 MVA)	Dépassement de CLT au poste	67	132	67	73	71	73

²⁶ B-0004, page 26, tableau 21.

²⁷ B-0004, page 37, tableau A1-1.

En réponse à une demande de l'AHQ-ARQ, le Transporteur indique que les données prévisionnelles de charge apparaissant à ce tableau sont basées sur une prévision de septembre 2022²⁸, soit 15 mois avant le dépôt de ce tableau en décembre 2023²⁹ ce qui, de l'avis de l'AHQ-ARQ, va à l'encontre d'une décision récente de la Régie ou celle-ci demandait au Transporteur d'utiliser les projections les plus contemporaines possibles³⁰.

Étonnamment, dans un autre dossier d'investissements déposé le 24 octobre 2023, le Transporteur a utilisé une prévision du Distributeur datant de septembre 2023³¹ alors qu'il n'utilise pas une telle prévision à jour dans le présent dossier et ce, alors qu'il dépose sa preuve au dossier deux mois plus tard.

²⁸ B-0015, page 18, réponse 3.6.

²⁹ B-0014, pages 3 et 4, réponses 1.1.1 et 1.1.2.

³⁰ D-2023-075, dossier R-4217-2022, page 28, paragraphe 87.

³¹ R-4241-2023, B-0004, page 9, note de bas de page no. 3.

3.5. Recommandation

RECOMMANDATION NO. 4 : Étant donné, tel que démontré ci-dessus, que :

- **Le Transporteur a systématiquement surestimé les investissements dont le coût est inférieur à 65 M\$ pour les quatre dernières années, d'au moins 105 M\$ par année (section 3.1);**
- **Aucun impact négatif n'a été observé sur la capacité du Transporteur de remplir sa mission, d'assurer le maintien et la pérennité des actifs, de profiter des améliorations visées par les investissements, de respecter les exigences et de rencontrer les besoins de la clientèle liés à l'alimentation de la charge locale et ce, malgré qu'il n'ait pas utilisé l'entièreté des budgets demandés et autorisés depuis 2020; au contraire, non seulement la sous-utilisation des budgets n'a pas eu d'impact négatif sur le taux de risque mais celui-ci s'est même amélioré sur cette même période (section 3.2);**
- **Le Transporteur convient de la présence d'un biais dans le MGA et du besoin de procéder à des améliorations afin de le réduire (section 3.3);**
- **Le Transporteur n'a pas utilisé les projections les plus contemporaines possibles pour la justification des investissements en Croissance de la demande (section 3.4);**

l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de réduire de 100 M\$ le budget de 1 058 M\$ demandé par le Transporteur pour les projets d'investissements dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$.

4. Conclusions et recommandations

L'AHQ-ARQ demande à la Régie de donner effet à l'ensemble des propositions présentées dans le cadre du présent mémoire et notamment :

1. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie d'exiger du Transporteur un suivi des projets de moins de 65 M\$ qui, au cours des dix dernières années, ont été ou seront approuvés à plus d'une reprise, soit une première fois dans un dossier pour les projets de moins de 65 M\$ d'une année, puis une ou plusieurs autres fois, dans une année ultérieure. Un tel suivi devrait montrer l'évolution des montants demandés et approuvés.
2. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie d'exiger du Transporteur un suivi des projets qui, au cours des dix dernières années, ont été ou seront approuvés à deux reprises, soit une première fois dans un dossier pour les projets de moins de 65 M\$, puis une seconde fois, dans une demande d'autorisation de projet dont le coût est égal ou supérieur à 65 M\$. Un tel suivi devrait montrer l'évolution des montants demandés et approuvés.
3. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Transporteur de faire rapport, dans la cadre de sa prochaine cause tarifaire (ou au plus tard le 1er août 2024), des actions et développements réalisés et à venir (avec dates réelles et prévues) à la suite de la présentation faite par les représentants de TransÉnergie dans le cadre du Congrès 2019 CIGRÉ Canada tenu à Montréal du 16 au 19 décembre 2019 où ceux-ci faisaient référence à un biais dans le MGA.
4. Étant donné, tel que démontré ci-dessus, que :
 - Le Transporteur a systématiquement surestimé les investissements dont le coût est inférieur à 65 M\$ pour les quatre dernières années, d'au moins 105 M\$ par année (section 3.1);

- Aucun impact négatif n'a été observé sur la capacité du Transporteur de remplir sa mission, d'assurer le maintien et la pérennité des actifs, de profiter des améliorations visées par les investissements, de respecter les exigences et de rencontrer les besoins de la clientèle liés à l'alimentation de la charge locale et ce, malgré qu'il n'ait pas utilisé l'entièreté des budgets demandés et autorisés depuis 2020; au contraire, non seulement la sous-utilisation des budgets n'a pas eu d'impact négatif sur le taux de risque mais celui-ci s'est même amélioré sur cette même période (section 3.2);
- Le Transporteur convient de la présence d'un biais dans le MGA et du besoin de procéder à des améliorations afin de le réduire (section 3.3);
- Le Transporteur n'a pas utilisé les projections les plus contemporaines possibles pour la justification des investissements en Croissance de la demande (section 3.4);

l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de réduire de 100 M\$ le budget de 1058 M\$ demandé par le Transporteur pour les projets d'investissements dont le coût individuel est inférieur à 65 M\$.