

MARCHAND, LEMIEUX

AVOCATS

STÉPHANIE ASSOULINE
NATHALIE BRIÈRE
PIERRE CHABOT
PAUL CHARBONNEAU
YANNICK CHUIT
JOSÉE DELAND
CHRISTIAN HOUDE
LINE JANELLE
JEAN-FRANÇOIS LACASSE
JACINTE LAFONTAINE
LUCIE LALONDE
JULIE LAPIERRE
LOUIS LEGAULT
NICOLE LEMIEUX
GILLES MARCHAND

JEAN-FRANÇOIS MERCURE
F. JEAN MOREL
MARIA MOUDFIR
CATHY NOSEWORTHY
JOCELYNE PAQUETTE
PASCAL PARENT
MICHEL PASINI
DOMINIQUE PICHÉ
LOUIS PRÉVOST
JEAN RAJOTTE
SYLVY RHÉAUME
MICHEL SIMARD
JEAN-OLIVIER TREMBLAY
SIMON TURMEL

CONTENTIEUX
HYDRO-QUÉBEC
75, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE OUEST, 4^e ÉTAGE
MONTRÉAL H2Z 1A4
TÉLÉPHONE : (514) 289-2211, POSTE 2068
TÉLÉCOPIEUR : (514) 289-5197

Le 3 mai 2002

Me Véronique Dubois
RÉGIE DE L'ÉNERGIE
800, place Victoria
2^e étage, bureau 255
Montréal (Québec)
H4Z 1A2

Par courriel et par messagerie

OBJET : Demande du transporteur d'électricité afin d'obtenir une autorisation pour acquérir ou construire des immeubles ou des actifs destinés au transport d'électricité
Dossier de la Régie : R-3476-2001
Notre dossier : S-25947/FJM/NL

Chère consœur,

Par sa décision D-2002-81, rendue le 12 avril 2002, dans le dossier mentionné en titre, la Régie a autorisé, par catégories d'investissements, pour l'année budgétaire 2002, les investissements de Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le «Transporteur»).

Précisément, la Régie a autorisé des investissements totaux de 204,7 M\$, selon les catégories suivantes :

- Maintien des actifs correspondant à des investissements de 115,0 M\$,
- Croissance des besoins de la clientèle correspondant à des investissements de 14,2 M\$,
- Amélioration de la qualité correspondant à des investissements de 73,3 M\$,
- Respect des exigences correspondant à des investissements de 2,2 M\$.

.../

Or, le Transporteur, par sa demande du 19 décembre 2001, présentée à la Régie en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la «Loi») et conformément aux dispositions de l'alinéa 2 de l'article 1 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* (le «Règlement»), avait demandé précisément à la Régie d'autoriser tous ses projets d'investissements, pour l'année 2002, dont le coût individuel est inférieur au seuil de 25 millions de dollars, pour des coûts totaux associés à toutes les catégories d'investissements, de manière à ce qu'il puisse, au cours de l'année 2002, répartir sans restriction, au besoin selon les exigences de ses activités courantes, de ses obligations envers sa clientèle, de ses priorités en cours d'année et de ses disponibilités budgétaires, les coûts totaux autorisés par la Régie entre les diverses catégories d'investissements.

Aussi, en réponse à la question 11.1 de la demande de renseignements no. 1 de la Régie, le Transporteur avait indiqué que, selon son expérience des années antérieures, et au fur et à mesure que les projets finaux sont précisés, la réallocation des investissements prévus entre les différentes catégories n'excède pas 5% de l'enveloppe globale des investissements.

Dans sa preuve écrite, la pièce HQT-1, Document 1, à la page 11 de 30, le Transporteur avait bien précisé que les catégories identifiées représentaient les finalités les plus probables de ses investissements, selon les hypothèses de planification retenues au moment de la préparation de ses prévisions budgétaires. Ces catégories ne constituaient cependant pas des cloisons étanches, en ce que certains montants peuvent être réalloués d'une catégorie à une autre, lorsque les projets finaux sont précisés et suivant les priorités d'investissement arrêtées par TransÉnergie. Le Transporteur avait indiqué aussi que la réalisation d'un projet peut également avoir plus d'une finalité. Par exemple, le remplacement d'un équipement, généralement associé à la catégorie Maintien des actifs, peut améliorer la qualité du réseau de transport dans son ensemble.

Dans sa décision D-2002-81, la Régie n'a pas traité expressément de cet aspect de la demande du Transporteur et n'a pas donné ses raisons pour ne pas y donner suite.

Cette demande du Transporteur pour que la Régie autorise tous ses projets d'investissements, dont le coût individuel est inférieur au seuil de 25 millions de dollars, de façon globale, pour des coûts totaux associés à toutes les catégories d'investissements n'était pas seulement motivée par l'aspect pratique qui aurait permis au Transporteur de gérer de façon plus efficace le budget total d'investissement autorisé par la Régie mais était essentiellement fondée sur les dispositions de la Loi et du Règlement.

En effet, l'article 73 de la Loi exige que le Transporteur obtienne l'autorisation de la Régie pour acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport. Il s'agit là d'une autorisation préalable nécessairement requise pour procéder légalement à toute acquisition, construction ou disposition d'immeubles ou d'actifs et non pas d'une simple approbation qui puisse être obtenue, après le fait, afin de faire ratifier des gestes posés ou des actes complétés précédemment.

D'ailleurs, l'article 116 de la Loi prévoit une conséquence pénale au défaut du Transporteur d'obtenir l'autorisation préalable requise. En effet, si le Transporteur contrevient aux dispositions du premier alinéa de l'article 73 de la Loi, il se rend passible d'une amende. Le Transporteur ne peut donc procéder à des projets d'acquisition, de construction ou de disposition d'immeubles ou d'actifs, quelle que soit leur justification, sans que ces projets n'aient été autorisés par la Régie en vertu de l'article 73 de la Loi. Ainsi, toute acquisition, construction ou disposition d'immeubles ou d'actifs destinées au transport d'électricité faite sans l'autorisation préalable de la Régie pourrait être considérée faite illégalement avec toutes les conséquences qui en découlent.

Contrairement à la réglementation en matière de tarification où il serait possible, au besoin, d'expliquer et de faire reconnaître, après coup, des écarts dans des budgets précédemment approuvés, le Transporteur ne peut pas légalement procéder avec quelque projet dont les coûts projetés n'auraient pas été auparavant autorisés par la Régie, à l'exception des projets de rétablissement du service et des travaux de raccordement demandés au Transporteur après le dépôt d'une demande d'autorisation tel que prévu au dernier alinéa de l'article 1 du Règlement.

Ainsi, le Transporteur, en 2002, ne pourrait pas entreprendre des projets relatifs au respect des exigences, quelle que soit son obligation de le faire, qui lui feraient excéder la limite de 2,2 M\$ autorisée par la décision de la Régie et ce, même s'il pouvait puiser à même, par exemple, son budget d'investissements pour le maintien des actifs où certains projets peuvent être possiblement reprogrammés à une période ultérieure sans irrémédiablement affecter l'intégrité du réseau.

En matière tarifaire, la Régie a l'habitude d'accepter les budgets d'immobilisations des distributeurs gaziers d'une façon globale sans référence aux catégories d'investissements proposés et sans limite aux montants pouvant être alloués à chaque catégorie. Sous réserve des pouvoirs de la Régie d'établir leur base de tarification et des conséquences tarifaires qui en découlent, ces distributeurs ont l'opportunité de répartir entre les diverses catégories d'investissements proposés, sans restriction, au besoin, selon les exigences de leurs activités courantes, de leurs obligations envers la clientèle, de

leurs priorités en cours d'année et de leurs disponibilités budgétaires, le montant total de leur budget en immobilisations reconnu ou accepté par la Régie.

Le Transporteur reconnaît que l'autorisation prévue à l'article 73 de la Loi vise des projets d'acquisition, de construction ou de disposition d'immeubles ou d'actifs plutôt que des programmes généraux d'investissements. D'ailleurs, le Règlement réfère expressément à la notion de **projet**, à ses articles 1, 2 et 3, lorsqu'il traite de l'acquisition, de la construction ou de la disposition d'immeubles ou d'actifs.

Spécifiquement, le deuxième alinéa de l'article 1 du Règlement traite de l'autorisation qui est requise pour les **projets** dont le coût est inférieur aux seuils énoncés au paragraphe 1^o du premier alinéa de cet article. L'autorisation mentionnée à cette disposition s'applique donc à l'ensemble des projets dont le coût individuel est inférieur aux seuils prévus pour lesquels un seul programme ou budget d'investissements est proposé. Aussi, il est évident que l'autorisation mentionnée à cette disposition ne vise pas des projets spécifiques à une catégorie d'investissements ou à des objectifs particuliers mais bien l'ensemble des projets dont le coût est inférieur aux seuils prévus sans égard à leur finalité dont il n'est pas fait mention d'ailleurs au deuxième alinéa de l'article 1 du Règlement.

De plus, cette disposition du Règlement ne réfère qu'à une seule autorisation qui serait requise pour cet ensemble de projets.

De la même manière, l'article 5 du Règlement mentionne l'unique demande d'autorisation pour les projets visés au deuxième alinéa de l'article 1 et précise les informations qu'elle doit comporter et aussi qu'elle doit être faite par catégorie d'investissements.

Le Transporteur soumet que la précision concernant les catégories d'investissements ne s'applique qu'à la demande d'autorisation et non pas à l'autorisation elle-même qui doit porter sur l'ensemble des projets dont le coût est inférieur aux seuils prévus et elle vise essentiellement à informer la Régie sur cet ensemble de projets envisagés, au même titre que les autres informations décrites aux paragraphes 1^o à 5^o de cet article 5.

D'ailleurs, le Règlement ne définit pas ce que doit être une catégorie, ce qu'elle doit contenir ou combien il doit y en avoir, au minimum ou au maximum. Le choix de ces catégories de même que leur nombre dépend donc de la décision du Transporteur quant à la façon dont il présente les informations requises à la Régie ou des exigences de renseignements que la Régie décide d'imposer au demandeur de l'autorisation afin de

mieux apprécier sa preuve. Il est en conséquence illogique qu'un tel choix de catégories et surtout leur nombre, qui dépendent, soit des désignations adoptées par le demandeur, soit des demandes de renseignements de la Régie, deviennent des éléments de la décision de la Régie qui, contrairement aux intentions exprimées par la Régie dans sa décision D-2001-296, restreindront le Transporteur dans ses moyens de transporter l'électricité dans ses opérations courantes, de faire le nécessaire pour assurer un service fiable et continu à sa clientèle et de maintenir son réseau en bon état en lui enlevant toute flexibilité et souplesse dans la gestion de ses budgets d'immobilisations.

Ainsi, dans sa demande d'autorisation, le Transporteur, en plus d'identifier quatre (4) catégories d'investissements, a donné une description synthétique des objectifs des investissements par catégorie, a précisé les coûts associés à chaque catégorie d'investissements et a fourni la justification des investissements en relation avec les objectifs visés afin que la Régie puisse apprécier la nature des projets dont le coût est inférieur aux seuils prévus, leur justification, leur caractère raisonnable eu égard, par exemple, aux obligations du Transporteur envers sa clientèle et aux standards de sécurité et de maintien des actifs existants et, également, leur impact sur les tarifs à être évalué selon la nature de l'investissement.

Ces informations ne sont pas très différentes de celles généralement fournies par les distributeurs gaziers afin d'obtenir de la Régie l'acceptation de leurs budgets d'immobilisations dans le cadre de causes tarifaires et, dans ces cas [même pour les immobilisations à être faites après le 1^{er} janvier 2002 (voir la décision D-2002-45 dans le dossier R-3464-2001 de Gazifère Inc.)], la décision de la Régie porte sur le budget total d'immobilisations, sans répartition par catégorie d'investissements.

La comparaison ci-haut qui est faite entre le processus d'approbation des budgets d'immobilisations dans le contexte tarifaire et l'autorisation requise pour les projets dont le coût est inférieur aux seuils prévus n'est pas incongrue et une similarité de traitement par la Régie serait justifiée. Le deuxième alinéa de l'article 1 du Règlement prévoit même que l'autorisation de la Régie en vertu de l'article 73 de la Loi n'est requise que pour les projets dont le coût est inférieur aux seuils prévus et qui n'ont pas encore été reconnus prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport en vertu de l'article 49 de la Loi.

Pour toutes les raisons ci-haut, le Transporteur demande à la Régie de réviser, en vertu des dispositions de l'article 37 de la Loi, cette partie de sa décision D-2002-81, rendue le 12 avril 2002, dans le dossier R-3476-2001, par laquelle elle a autorisé, par catégories d'investissements, pour l'année budgétaire 2002, les investissements du Transporteur de manière à autoriser plutôt, globalement, l'ensemble des projets dont le

coût est inférieur aux seuils prévus correspondant à des investissements totaux de 204,7 M\$ en 2002.

Les motifs pour demander la révision ci-haut peuvent être résumés comme suit :

- 1) le Règlement, plus particulièrement le deuxième alinéa de l'article 1, prévoit qu'une autorisation est requise pour les projets d'acquisition, de construction ou de disposition d'immeubles ou d'actifs dont le coût est inférieur aux seuils énoncés au paragraphe 1° du premier alinéa de cet article 1 du Règlement, sans référence à des catégories d'investissements ou à des objectifs particuliers pour ces projets;
- 2) l'autorisation requise par le deuxième alinéa de l'article 1 du Règlement ne s'applique pas à des programmes ou budgets d'investissements ou à des enveloppes budgétaires mais plutôt à l'ensemble des projets dont le coût est inférieur aux seuils énoncés au paragraphe 1° du premier alinéa de cet article 1;
- 3) l'autorisation requise par le deuxième alinéa de l'article 1 du Règlement ne vise pas, non plus, des projets spécifiques à une catégorie d'investissements ou spécifiques à des objectifs particuliers mais bien l'ensemble des projets dont le coût est inférieur aux seuils énoncés au paragraphe 1° du premier alinéa de cet article 1;
- 4) la Régie, en autorisant, par catégories d'investissements, pour l'année budgétaire 2002, les investissements du Transporteur, est allé au-delà des dispositions applicables à l'exercice de ses pouvoirs en matière d'autorisation des projets d'acquisition, de construction ou de disposition d'immeubles ou d'actifs;
- 5) la Régie, en exerçant ses pouvoirs en matière d'autorisation des projets d'acquisition, de construction ou de disposition d'immeubles ou d'actifs suivant l'article 73 de la Loi de manière à imposer une répartition des investissements par catégories alors qu'elle n'indique aucune catégorie d'investissements lorsqu'elle approuve des budgets d'immobilisations dans le cadre de causes tarifaires, se trouve à traiter le Transporteur d'une manière indûment discriminatoire;
- 6) la Régie, en autorisant, par catégories d'investissements, pour l'année budgétaire 2002, les investissements du Transporteur, le limite indûment, sans justification pratique, économique ou réglementaire, dans ses moyens de transporter l'électricité dans ses opérations courantes, de faire le nécessaire pour assurer un service fiable et continu à sa clientèle et de maintenir son réseau en bon état; de plus, la Régie sera toujours à même de juger du caractère utile et prudent des investissements autorisés globalement lorsqu'elle établira les tarifs du Transporteur en vertu des pouvoirs que lui accorde le chapitre IV de la Loi;

- 7) la Régie, en limitant indûment le Transporteur, sans justification pratique, économique ou réglementaire, dans ses moyens de transporter l'électricité dans ses opérations courantes, de faire le nécessaire pour assurer un service fiable et continu à sa clientèle et de maintenir son réseau en bon état, lui impose l'obligation de requérir une nouvelle autorisation de la Régie, à chaque fois qu'en raison de reclassements de projets d'une catégorie causés par la non réalisation de certains d'entre eux ou par des besoins supplémentaires dans certains autres, il lui faudra modifier à la hausse le budget autorisé pour l'une ou l'autre des catégories d'investissements et ce, même s'il ne devait pas excéder pour autant son budget d'investissement total; contrairement à l'orientation de la Régie en matière d'allègement réglementaire, l'autorisation des investissements du Transporteur, par catégories, augmente inutilement son fardeau réglementaire.

Copie de la présente demande de révision est envoyée, ce jour, par courriel seulement, aux parties intéressées dont les noms apparaissent à la liste en annexe.

Nous vous prions d'agréer, chère consœur, l'expression de nos sentiments distingués.

MARCHAND, LEMIEUX

F. Jean Morel

FJM/mb

c.c. Parties intéressées - R-3476-2001 (liste en annexe)
(par courriel seulement)