

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO : R-3520-2003

HYDRO-QUÉBEC,

Demanderesse

**DEMANDE DU TRANSPORTEUR D'ÉLECTRICITÉ AFIN D'OBTENIR UNE
AUTORISATION POUR ACQUÉRIR OU CONSTRUIRE DES IMMEUBLES OU DES
ACTIFS DESTINÉS AU TRANSPORT DE L'ÉLECTRICITÉ**

{Articles 16, 31(5°), 34 et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*, (L.R.Q., c. R-6.01)
et alinéa 2 de l'article 1 et article 5 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant
une autorisation de la Régie de l'énergie* [(2001) 133 G.O. II, 6165 (n° 36, 5/09/01)]}

ARGUMENTATION DU TRANSPORTEUR

INTRODUCTION

Le 3 décembre 2003, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le «Transporteur») a déposé auprès de la Régie de l'énergie (la «Régie»), conformément à l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la «Loi») et aux dispositions applicables du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie* (le «Règlement»), une demande requérant que la Régie rende les décisions suivantes :

AUTORISER les projets d'investissements du Transporteur, pour l'année 2004, dont le coût individuel est inférieur au seuil de 25 millions de dollars, conformément à l'article 73 de la Loi et aux dispositions applicables du Règlement, pour des coûts totaux de 431,6 millions de dollars associés à toutes les catégories d'investissements ;

PERMETTRE au Transporteur de réallouer, entre les différentes catégories d'investissements, jusqu'à 10 % des investissements totaux autorisés par sa décision sur la présente demande, sans toutefois excéder le montant total des investissements qui seront autorisés par la décision de la Régie pour l'ensemble des catégories.

Le 12 décembre 2003, la Régie a diffusé la demande du Transporteur sur son site Internet.

Par sa décision procédurale D-2003-237 du 18 décembre 2003, la Régie a exposé la procédure qu'elle entendait suivre pour le traitement de la demande du Transporteur, a précisé le déroulement qu'elle anticipait pour la conduite du dossier et en a fixé l'échéancier.

Aucune partie intéressée n'a demandé à participer à l'étude du dossier.

En date du 18 décembre 2003, la Régie a adressé au Transporteur sa demande de renseignements numéro 1 à laquelle il a été répondu, de façon complète, en date du 22 janvier 2004. Les réponses du Transporteur ont été consignées à la pièce HQT-2, Document 1.

Le 17 février 2004, la Régie a adressé au Transporteur une lettre faisant état de certaines de ses préoccupations concernant les sujets suivants:

1. Le choix du taux de remplacement des actifs (1,3 %)
2. Les investissements en amélioration de la qualité et notamment:
 - Cibles de performance
 - Commission Warren
3. Le programme de sécurisation du réseau
4. L'analyse des impacts tarifaires.

Par cette lettre, la Régie convoquait le Transporteur à une rencontre qui devait se tenir le 26 février 2004, à la salle Krieghoff, aux bureaux de la Régie, à compter de 9h30.

Le 18 février 2004, la Régie a adressé sa demande de renseignements numéro 2 au Transporteur laquelle a été répondue en date du 8 mars 2004. Les réponses du Transporteur ont été consignées à la pièce HQT-2, Document 2.

Par la suite, faisant suite à la demande du Transporteur, la Régie a reporté son audience au 11 mars 2004 à compter de 9h00, audience au cours de laquelle le Transporteur a déposé les pièces complémentaires HQT-3, Document 1, HQT-4, Documents 1 et 1.1 et HQT-4, Documents 2 à 4.

Conformément aux instructions de la Régie, à la fin de cette audience du 11 mars 2004, le Transporteur dépose maintenant son argumentation sur sa demande.

ARGUMENTATION

Conformité de la demande

En plus de l'article 73 de la Loi et des dispositions applicables du Règlement, la demande du Transporteur tient également compte des décisions D-2002-81,

D-2002-220 et D-2003-71 rendues par la Régie concernant des demandes semblables du Transporteur pour ses investissements de 2002 et de 2003 dont le coût individuel des projets est inférieur à 25 millions de dollars.

Suivant les deuxième et troisième alinéas de l'article 1 du Règlement, l'autorisation de la Régie est requise, notamment, pour acquérir, construire ou disposer des immeubles ou actifs destinés au transport de l'électricité dont le coût est inférieur à 25 millions de dollars, à l'exception des projets réputés prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport et des projets visant le rétablissement du service de transport ou les travaux de raccordement demandés au Transporteur après le dépôt d'une demande d'autorisation.

Par ailleurs, l'article 5 du Règlement prévoit que :

« 5. Une demande d'autorisation visée au deuxième alinéa de l'article 1 est faite par catégorie d'investissements et doit comporter les informations suivantes :

- 1. la description synthétique des investissements et de leurs objectifs;*
- 2. les coûts associés à chaque catégorie d'investissements;*
- 3. la justification des investissements en relation avec les objectifs visés;*
- 4. l'impact sur les tarifs;*
- 5. l'impact sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité ou de distribution d'électricité ou de gaz naturel. »*

La preuve qui a été déposée au soutien de la demande du Transporteur vise à fournir à la Régie les informations générales requises par le Règlement afin qu'elle puisse autoriser les investissements 2004 du Transporteur dont le coût des projets est inférieur à 25 millions de dollars.

Les différentes sections de la preuve soumise à l'appui de la demande du Transporteur abordent chacune des cinq catégories d'information exigées par l'article 5 du Règlement de même que les demandes complémentaires que la Régie a décrites et consignées à l'Annexe A de sa décision D-2003-71 précitée.

À l'instar de sa demande concernant son budget d'investissements 2003 (R-3504-2002), le Transporteur ne planifie pas, pour 2004, de disposition d'actifs dont le coût non amorti individuel est égal ou supérieur à 25 M\$, auquel cas il demanderait une autorisation spécifique et préalable à la Régie. Quant aux dispositions d'actifs dont le coût non amorti individuel est inférieur à 25 M\$, de tels cas peuvent se produire occasionnellement dans le cours normal des affaires du Transporteur et impliquent généralement des montants minimes. Ainsi, une analyse des 10 premiers mois de l'année 2003 démontre que les dispositions nettes d'actifs sont de l'ordre de 3 M\$.

Les montants annuels liés aux dispositions d'actifs de transport sont marginaux et il ne serait pas opportun de réduire le budget d'investissement dans chacune des catégories de projets pour de telles éventualités.

Description synthétique des investissements et objectifs

Les investissements liés aux activités réglementées de transport de l'électricité se subdivisent en quatre catégories, soit le *Maintien des actifs*, l'*Amélioration de la qualité*, le *Respect des exigences* et la *Croissance des besoins* de la clientèle, lesquelles ont été plus amplement décrites dans la preuve écrite du Transporteur déposée sous la cote HQT-1, Document 1.

De façon générale, ces investissements sont liés aux activités courantes du Transporteur.

Les investissements liés à la catégorie *Maintien des actifs* sont requis pour maintenir la qualité du service offerte par le Transporteur à sa clientèle existante tout en mettant à profit les plus récents progrès techniques disponibles et utiles.

Ceux liés à la catégorie *Amélioration de la qualité* sont requis pour satisfaire les exigences en matière de qualité de service à l'égard de la demande existante.

Les investissements liés à la catégorie *Respect des exigences* sont requis pour satisfaire au respect de nouvelles exigences législatives, réglementaires et autres liées aux activités du Transporteur.

Les investissements liés à la catégorie *Croissance des besoins de la clientèle* sont requis afin que le Transporteur assume son obligation de desservir. Ils visent principalement les activités nécessaires pour augmenter la capacité du réseau de transport afin de satisfaire l'accroissement des besoins de la charge locale exprimés par Hydro-Québec dans ses activités de distribution de l'électricité (le « Distributeur ») et pour l'intégration de producteurs.

Ces investissements permettent d'une part, de réaliser les projets d'intégration, au réseau de transport, de la production d'une nouvelle centrale et d'assurer le transit de la puissance additionnelle générée par l'ajout de nouveaux groupes de production à une centrale existante. Ils permettent également au Transporteur d'effectuer les modifications de ses équipements rendues nécessaires suite aux projets de rééquipement d'une centrale lorsque sont modifiés des groupes de production existants.

Le Transporteur s'en remet à l'ensemble de sa preuve écrite et orale présentée au soutien de sa demande pour compléter ses représentations à la Régie quant à la description synthétique de ses investissements projetés et de leurs objectifs.

Coûts associés à chaque catégorie d'investissements

En 2004, le Transporteur prévoit la réalisation de projets d'investissements réglementés d'une valeur totale de 657,3 M\$, tel que plus amplement détaillé dans sa preuve écrite.

Ce budget total d'investissements 2004 du Transporteur comprend 103,1 M\$ concernant des projets réputés prudemment acquis et utiles aux fins de l'article 1 du Règlement ainsi que 122,6 M\$ pour des projets dont le coût individuel est égal ou supérieur à 25 M\$. Ces deux montants ne font pas l'objet de la présente demande d'autorisation.

La présente demande vise donc l'autorisation d'investissements de 431,6 M\$ en 2004, dont 138,2 M\$ pour des projets en cours suite aux autorisations rendues depuis 2002 par la Régie dans ses décisions précitées et d'autre part, 293,4 M\$ pour des projets devant débiter en 2004. L'autorisation de 431,6 M\$ demandée à la Régie se ventile, par catégorie d'investissements, comme suit :

- Maintien des actifs : 252,5 M\$ (ou 59 %);
- Amélioration de la qualité : 98,0 M\$ (ou 23 %);
- Respect des exigences : 27,4 M\$ (ou 6 %);
- Croissance des besoins de la clientèle : 53,7 M\$ (ou 12 %).

Conformément à la décision D-2003-71 de la Régie, le Transporteur a illustré, à l'Annexe A de la pièce HQT-1, Document 1, les flux monétaires annuels générés par l'ensemble des investissements 2004 qui totalisent 657,3 M\$.

Enfin, pour l'année 2004, le Transporteur réitère sa demande visant à réallouer des montants d'une catégorie à une autre. Cette flexibilité représente 43,2 M\$, soit 10 % des investissements totaux de 431,6 M\$ du Transporteur à autoriser.

Justification des investissements

Le Transporteur a pour principale mission d'assurer la continuité, la fiabilité et la pérennité de ses services de transport au moindre coût et selon la qualité de service attendue, conformément aux règles de fiabilité généralement reconnues et appliquées par les transporteurs d'électricité. À titre de gestionnaire de la fiabilité et de la sécurité du réseau de transport au Québec, le Transporteur doit aussi gérer les mouvements d'énergie.

Tel que plus amplement détaillé dans sa preuve écrite, le Transporteur s'est doté d'une stratégie d'investissements qui se déploie principalement sur quatre axes :

- (1) réaliser les investissements nécessaires pour assurer la pérennité de ses actifs;
- (2) fournir des services de transport de qualité, fiables et constamment adaptés aux besoins des clients;

- (3) assurer la disponibilité des équipements et la capacité de transit de son réseau de transport au moment requis par les clients; et
- (4) exercer un contrôle serré de ses investissements en effectuant une analyse rigoureuse des besoins et un suivi étroit des enveloppes budgétaires nécessaires à leur réalisation.

Le Transporteur a indiqué que les investissements prévus en 2004 lui permettront de maintenir l'intégrité de son parc d'équipements de transport et son bon état de fonctionnement et d'en assurer la pérennité. Ces investissements permettront également au Transporteur de poursuivre ses efforts en vue d'améliorer la qualité de son service de façon à répondre adéquatement et en temps opportun aux attentes de son principal client, le Distributeur, et à celles des producteurs et des grossistes qui utilisent également son réseau.

Le Transporteur s'en remet à l'ensemble de sa preuve écrite et orale présentée au soutien de sa demande pour compléter ses représentations à la Régie quant à la justification des investissements projetés pour 2004 en relation avec les objectifs visés.

Impact sur les tarifs

Le Transporteur rappelle qu'il est possible d'un point de vue théorique de conclure que si, en moyenne, les investissements ne générant pas de revenus additionnels, essentiellement les investissements des catégories *Maintien des actifs*, *Amélioration de la qualité* et *Respect des exigences*, ne dépassent pas la charge annuelle d'amortissement des actifs du Transporteur, ces investissements, pris globalement, n'auront aucun impact à la hausse sur les tarifs puisque la base de tarification en fin d'année sera égale ou inférieure à celle s'appliquant en début d'année.

En appliquant cette théorie sur l'horizon 2004-2008 des investissements ne générant pas de revenus additionnels, on constate que la moyenne des mises en exploitation (351,9 M\$) est inférieure à la moyenne des charges d'amortissement pour la même période (519,5 M\$). Ce constat demeurerait le même si l'on prenait aussi en compte la moyenne des mises en exploitation de projets de sécurisation du réseau découlant du verglas de 1998 (151,8 M\$), dont la majorité ont un coût individuel égal ou supérieur à 25 M\$ et dont certains sont réputés prudemment acquis et utiles.

Également, tel qu'indiqué précédemment, le Transporteur a fourni en réponse 7.1 à la demande de renseignements numéro 2 de la Régie, une évaluation de l'impact tarifaire fondée sur les mises en exploitation prévues jusqu'à l'année 2012. Le Tableau 7.1 A présenté à la pièce HQT-2, Document 2 indique d'ailleurs que les investissements ne générant pas de revenus additionnels ne causeront au cours de cette période, aucune pression à la hausse par rapport au tarif annuel de 72,91 \$/kW actuellement en vigueur.

Quant aux projets d'investissements reliés à la *Croissance des besoins*, l'analyse de leur impact tarifaire fait appel à un autre type d'évaluation afin d'estimer de quelle façon les tarifs établis en fonction des revenus requis du Transporteur ne suffiraient plus à en absorber le coût. À cette fin, le Transporteur a utilisé une méthodologie cohérente avec celle ayant été utilisée lors de sa demande tarifaire 2001 (R-3401-98).

De même, tel qu'indiqué précédemment, la réponse 7.1 du Transporteur à la demande de renseignements numéro 2 de la Régie présente une évaluation de l'impact tarifaire fondée sur les mises en exploitation prévues jusqu'à l'année 2012. Le Tableau 7.1 B présenté à la pièce HQT-2, Document 2 indique quant à lui que les investissements en croissance des besoins ne causeront, non plus, au cours de cette période, aucune pression à la hausse par rapport au tarif annuel de 72,91 \$/kW actuellement en vigueur.

Ainsi, le Transporteur a démontré dans sa preuve écrite et orale présentée au soutien de sa demande, l'absence d'impact de ces investissements reliés à la *Croissance des besoins* sur le prix du service de transport.

Impact sur la fiabilité et sur la qualité de prestation du service de transport

Dans sa preuve écrite, le Transporteur a rappelé que le développement des activités de transport d'électricité revêt une importance de premier ordre pour la satisfaction de la clientèle québécoise et quels sont les principaux moyens mis en œuvre pour réaliser cet objectif en tenant compte des attentes prioritaires de sa clientèle, dont notamment le Distributeur, en termes de disponibilité, de performance et de sécurité de son réseau. À cet effet, les investissements effectués par le Transporteur dans les catégories *Maintien des actifs* et *Amélioration de la qualité* sont, de façon générale, ceux qui assurent de maintenir et de rehausser la fiabilité et la qualité de prestation du service de transport au bénéfice de l'ensemble de ses clients.

Le Transporteur a également indiqué dans sa preuve qu'il entend poursuivre en 2004 les efforts qu'il a entrepris après le verglas de 1998 afin de renforcer davantage son réseau de transport suite, entre autres, aux recommandations de la Commission Nicolet. De l'investissement global de 173,4 M\$ dans la catégorie *Amélioration de la qualité*, un montant de 90,1 M\$ permettra d'assurer la poursuite des travaux de parachèvement des projets de bouclage initiés suite au verglas de 1998 et la continuité du programme de sécurisation du réseau de transport dans les zones à risque de verglas, qui sont au cœur de ces efforts.

Le Transporteur s'en remet à l'ensemble de sa preuve écrite et orale présentée au soutien de sa demande pour compléter ses représentations à la Régie quant à l'impact des investissements projetés pour 2004 sur la fiabilité et sur la qualité de prestation du service de transport.

Préoccupations de la Régie

Tel qu'indiqué précédemment, la Régie a fait part dans sa lettre du 17 février 2004 au Transporteur de certaines préoccupations. C'est sur cette base que le Transporteur a préparé ses présentations et répondu aux questions qui lui ont été adressées lors de l'audience du 11 mars 2004.

1. Ratio d'investissement en Maintien des actifs

La Régie s'est dite préoccupée par le fait que le ratio d'investissement en Maintien des actifs soit en hausse par rapport au seuil de 1,3 % préalablement établi lors des demandes d'autorisation budgétaire antérieures du Transporteur.

Le Transporteur a réitéré l'argument que le taux de 1,3 % a été initialement établi comme saine balise de gestion tenant compte de la capacité de payer de l'entreprise (Témoignage de Monsieur Chantal Michaud, NS, volume 1, 11 mars 2004, pages 161 et 162) et qu'il doit évoluer en tenant compte de certains facteurs clés, soit : l'état du réseau, l'âge moyen des équipements, les changements technologiques et, élément important, leur taux d'utilisation, tout en gardant à vue le besoin essentiel d'assurer un service fiable à sa clientèle (Témoignage de Monsieur Chantal Michaud, NS, volume 1, 11 mars 2004, pages 23 à 28).

D'ailleurs, d'un point de vue théorique, compte tenu de la durée de vie utile moyenne des actifs de transport, ce ratio devrait correspondre en moyenne à 2,6 % sur une période de 38 ans (Témoignage de Monsieur Chantal Michaud, NS, volume 1, 11 mars 2004, pages 27 et 28).

Notant que l'utilisation de la marge de manœuvre de 10 % des investissements annuels totaux autorisés a justement aidé en 2003 à répondre aux besoins accrus d'investissements dans cette catégorie du Maintien des actifs (Témoignage de Me François G. Hébert, NS, volume 1, 11 mars 2004, pages 177 et 178), le Transporteur a expliqué à la Régie, en illustrant entre autres l'historique de certains de ses équipements stratégiques, qu'il serait compromettant, voire périlleux, pour la fiabilité et le comportement attendu du réseau, de limiter le niveau de cette catégorie d'investissements (Témoignage de Monsieur Chantal Michaud, NS, volume 1, 11 mars 2004, pages 163 à 165). L'illustration en audience de la théorie dite de la courbe de la baignoire est d'ailleurs éloquent à ce sujet (Témoignage de Monsieur Rhéaume Veilleux, NS, volume 1, 11 mars 2004, pages 29 à 31).

À l'audience du 11 mars 2004, le témoin Monsieur Chantal Michaud, vice-président, Exploitation des installations chez Hydro-Québec TransÉnergie, s'exprimait ainsi, à la page 163 des notes sténographiques, lignes 12 à 24:

«Mais essentiellement, notre réseau aujourd'hui, comme je le disais il y a quelques instants, il est plus vieux, un, mais deux, il est beaucoup plus sollicité. Vous savez, le quinze (15) janvier dernier, à la pointe, on a dépassé, on a battu quatre records de pointe au dessus de trente-six

mille mégawatts (36 000 MW) dans la même semaine. Ça, c'est exactement la même chose que vous, avec votre voiture qui tient la route mais que vous la sollicitez au maximum pendant de longues périodes, il est évident que la durée de vie et la performance surtout va se dégrader rapidement. C'est un peu ce qu'on démontrait dans le graphique de la baignoire ce matin.»

Le Transporteur a également démontré la rigueur dont il fait preuve dans la recherche et l'analyse de solutions aux problèmes détectés lors de ses évaluations de l'état de ses installations et de leur performance, en fonction entre autres de la désuétude technologique inévitable et du volume souvent très élevé d'éléments constituant son parc d'équipements, en considérant également leur utilisation croissante.

L'évolution du ratio d'investissement en Maintien des actifs au fil des ans (NS, volume 1, 11 mars 2004, pages 150 et 151) reflète cette réalité et c'est pourquoi le Transporteur considère essentiel et justifié le niveau de ces investissements en 2004 dont il demande l'autorisation à la Régie (Témoignage de Monsieur Chantal Michaud, NS, volume 1, 11 mars 2004, pages 189 et 190).

De plus, le Transporteur a indiqué à la Régie son intérêt continu à rechercher des améliorations à sa gestion et, particulièrement en ce qui concerne ses investissements en Maintien des actifs, le fait qu'il étudie actuellement les éléments qui lui permettraient de déterminer un nouveau ratio de référence à cette fin, lequel assurerait l'atténuation des risques, l'intégration des études techniques et des critères de pérennité, ainsi que l'optimisation des investissements (NS, volume 1, 11 mars 2004, pages 77 et 78).

D'ailleurs, la preuve du Transporteur a été à l'effet qu'il procédait à des analyses et des études pour déterminer quel devrait être son nouveau ratio d'investissement en Maintien des actifs (NS, volume 1, 11 mars 2004, pages 77 à 79) et qu'il entend en partager les résultats avec la Régie (NS, volume 1, 11 mars 2004, pages 151 et 209).

Un balisage pourrait, s'il s'avère pertinent et réalisable, être effectué à cette occasion (NS, volume 1, 11 mars 2004, page 79).

Entre temps, préoccupé de maintenir le niveau de fiabilité de son réseau de transport pour ses clients à travers le Québec, et après considération des composantes techniques et de risque, de sa capacité de réalisation ainsi que de sa capacité financière, le Transporteur se doit d'utiliser, pour 2004, un ratio d'investissement de 1,5 % en Maintien des actifs.

Le Transporteur soumet que de réduire le montant d'investissements demandé en Maintien des actifs, d'autant plus qu'aucune preuve contraire à sa position n'a été présentée à la Régie, serait un geste imprudent (NS, volume 1, 11 mars 2004, page 79).

2. Les investissements en Amélioration de la qualité

Sur ce sujet, la Régie, après avoir constaté les résultats obtenus par le Transporteur à l'égard des indicateurs de performance retenus, s'interroge sur la justification des investissements proposés en Amélioration de la qualité. L'extrait de son Rapport annuel 2002 à la Régie qu'il a déposé en complément de sa preuve dans le présent dossier avec la pièce HQT-1, Document 1, démontre que le Transporteur a obtenu des résultats qui excèdent les cibles fixées.

À cet égard, dans un premier temps, le Transporteur rappelle sa preuve écrite sur ce sujet (HQT-1, Document 1, page 39 de 45) et réitère que ces cibles ne sont pas exclusivement reliées aux investissements en Amélioration de la qualité, mais sont le résultat d'une approche globale de gestion et d'une multitude d'activités de support, de maintenance et de gestion de réseau.

Aussi, le Transporteur souligne à la Régie que les investissements en Amélioration de la qualité découlent essentiellement des efforts qu'il a entrepris après le verglas de 1998 afin de poursuivre le renforcement de son réseau suite, entre autres, aux recommandations de la Commission Nicolet. De l'investissement global de 173,4 M\$ dans la catégorie Amélioration de la qualité, un montant de 90,1 M\$ permettra d'assurer la poursuite des travaux de parachèvement des projets de bouclage initiés suite au verglas de 1998 et la réalisation des premiers investissements liés au programme de sécurisation du réseau de transport dans les zones à risque de verglas.

Cette situation qui est expliquée dans la preuve écrite du Transporteur (HQT-1, Document 1) a d'ailleurs été commentée par ses témoins, Madame Suzanne De Serres et Me François G. Hébert, à l'audience du 11 mars 2004 (NS, volume 1, 11 mars 2004, pages 120 à 124). Ces témoins ont précisé que le budget de 98,0 M\$ en Amélioration de la qualité pour lequel l'autorisation de la Régie est demandée, implique essentiellement l'ajout d'équipements aux installations afin de corriger certains phénomènes de réseau, l'amélioration de logiciels de contrôle, de simulation et de maintenance du réseau de transport ainsi que l'ajout ou le remplacement d'équipements pour la sécurisation du réseau suite au verglas de 1998.

Le Transporteur a exposé, dans sa preuve écrite, que sa performance au cours des dernières années, eu égard à la fiabilité de son réseau, témoigne de l'à-propos de sa stratégie d'investissement.

Les projets en Amélioration de la qualité, autres que ceux initiés suite au verglas de 1998, ont pour but de permettre au Transporteur de satisfaire les exigences en matière de qualité du service à sa clientèle en rétablissant les situations qui pourraient dégrader la fiabilité ou la disponibilité des équipements du réseau de transport.

Enfin, les investissements prévus en 2004 permettront au Transporteur de poursuivre ses efforts en développement d'équipements hautement performants et ayant une longue vie utile et lui permettront, sur un horizon de moyen terme :

- d'augmenter la durée de vie de certains équipements et de réduire les coûts de maintenance de certains équipements;
- de réduire l'impact des événements climatiques extrêmes;
- d'augmenter la capacité de transit de certains corridors;
- d'optimiser la gestion du réseau de transport; et
- de réduire les coûts de construction des nouvelles lignes et des nouveaux postes.

Quant à la pertinence des indicateurs aux fins de la demande d'autorisation des investissements, tel que mentionné précédemment, le Transporteur a reconnu, dans sa preuve écrite (HQT-1, Document 1), que l'atteinte des cibles n'est pas exclusivement reliée aux investissements en Amélioration de la qualité, mais est le résultat d'une approche globale de gestion et d'une multitude d'activités de support, de maintenance et de gestion de réseau.

De plus, lors de leurs témoignages, à l'audience du 11 mars 2004, les témoins du Transporteur, Monsieur Chantal Michaud (NS, volume 1, 11 mars 2004, page 146) et Me François G. Hébert (NS, volume 1, 11 mars 2004, pages 151 et 152), ont informé la Régie des travaux effectués chez le Transporteur pour développer de nouveaux indicateurs de performance qui aideraient davantage à faire une corrélation plus directe entre le maintien des actifs et l'amélioration de la qualité, d'une part, et la fiabilité du réseau, d'autre part.

3. Le programme de sécurisation du réseau

Par sa lettre du 17 février 2004, la Régie a souligné que le Transporteur a ébauché un programme de renforcement des réseaux régionaux qui entraînera des investissements de plus de 300 M\$ sur une période de six ans, tel qu'il avait été présenté en preuve à la pièce HQT-2, Document 1, en réponse à la demande de renseignements n° 1 de la Régie.

La Régie a indiqué comme une de ses préoccupations sur ce sujet du programme de sécurisation du réseau que son inclusion dans la catégorie «*Amélioration de la qualité*» devra être justifiée par le Transporteur.

La Régie a également demandé si, de façon générale, on ne devait pas traiter la demande en entier comme un programme de 300 M\$. Le Transporteur comprend de ce questionnement de la part de la Régie qu'elle s'interroge à savoir si le programme de renforcement des réseaux régionaux, qui doit entraîner des investissements de plus de 300 M\$ sur une période de six ans, ne devrait pas faire l'objet d'une autorisation

spécifique en vertu des dispositions de l'article 73 de la Loi et du Règlement comme un «projet» au sens du Règlement dont le coût est de 25 M\$ et plus.

Quant à la première préoccupation de la Régie, le Transporteur rappelle la description synthétique de la catégorie d'investissements «Amélioration de la qualité» qu'il a présentée dans sa preuve écrite, à la page 9 de 45 de la pièce HQT-1, Document 1, soit:

«Les investissements de la catégorie Amélioration de la qualité sont requis pour satisfaire les exigences en matière de qualité de service à l'égard de la demande existante. Ils visent plus particulièrement les activités suivantes :

- Activités reliées aux additions et modifications requises pour rencontrer les nouveaux critères de conception, d'exploitation et d'entretien du réseau de transport;
- Activités reliées au rehaussement de la qualité du produit électrique transporté par le Transporteur; et
- Investissements requis en vue d'appliquer, d'explorer ou d'innover en matière de technologies existantes afin d'optimiser des actions de maintenance, de comportement, de conception, de fabrication ou de construction en matière de transport.» (nos soulignés)

La possibilité d'un verglas de même importance que celui de 1998 existe et le témoin Monsieur Pierre Hénault, citant les principales conséquences de ce dernier, tels les déplacements de population et la privation prolongée d'électricité chez 1,5 million de clients, le risque de perte d'alimentation en eau potable à Montréal et la perturbation de l'activité économique dont a souffert cette région (NS, volume 1, 11 mars 2004, pages 105 et 107), démontre hors de tout doute la nécessité d'améliorer la qualité du réseau de transport.

L'étape à laquelle le Transporteur est arrivé aujourd'hui, soit l'élaboration d'une stratégie de sécurisation du réseau, décrite par le témoin Monsieur Pierre Hénault, (NS, volume 1, 11 mars 2004, pages 108 à 111), est celle dans laquelle se situe l'enveloppe globale de près de 300 M\$ d'investissements pluriannuels à cet égard dans la catégorie Amélioration de la qualité.

En particulier, ces investissements visent concrètement à assurer lors de catastrophes la présence efficace d'une ossature minimale de réseau, identifiée par des axes stratégiques auxquels appartiennent des postes à 735 kV du réseau principal, qui doivent alimenter les postes sources des réseaux régionaux, lesquels doivent à leur tour rejoindre des postes satellites permettant d'atteindre les réseaux de distribution (HQT-4, Document 1, Diapositive 20).

L'amélioration de la qualité se traduira par diverses actions menant aux résultats visés, soit essentiellement un rétablissement plus rapide du service à deux niveaux, le

plus urgent étant au niveau de 50 % de la capacité de livraison aux réseaux de distribution en quatre jours, pour éviter des déplacements massifs de population, le niveau suivant étant d'achever l'alimentation des derniers postes satellites en 21 jours (HQT-4, Document 1, Diapositive 22).

Le témoin Monsieur Pierre Hénault a d'ailleurs décrit sommairement les étapes essentielles du processus d'intervention du Transporteur en pareil cas, soit :

- Réaliser au cours des quatre premiers jours des interventions mineures, par exemple sur des câbles de garde et des conducteurs légèrement endommagés
- Mettre en place pendant cette période les chantiers en vue de réparer à l'intérieur de 21 jours les gros dommages, par exemple les lignes effondrées,

de même que les principaux critères servant à identifier les éléments prioritaires, par exemple les centres critiques de charge, la vulnérabilité des équipements, l'absence de solutions chez le Distributeur et l'équilibre entre les sous-réseaux régionaux (NS, volume 1, 11 mars 2004, pages 113 à 117).

Par conséquent, l'amélioration de la qualité des installations du Transporteur obtenue grâce à ces interventions lui permettra de répondre aux attentes du Distributeur, particulièrement selon ses priorités, de sorte qu'advenant un nouvel épisode de verglas sévère son réseau réagira avec une efficacité accrue.

De plus, les précisions apportées à l'audience, par les témoins du Transporteur, Madame Suzanne De Serres et Me François G. Hébert, quant aux montants qui seront alloués en 2004 pour sécuriser les réseaux régionaux suite aux recommandations du Comité Warren (NS, volume 1, 11 mars 2004, pages 118 à 124), répondent à cette préoccupation particulière de la Régie.

Sur la question de traiter la demande en entier comme un programme de 300 M\$, le Transporteur interprète le Règlement d'application de l'article 73 de la Loi comme devant s'appliquer à un projet d'acquisition ou de construction d'immeuble ou d'actif destiné au transport.

Ni la Loi, ni le Règlement ne définissent ce qu'est un projet mais les dispositions du Règlement permettent de cerner, surtout par les dispositions portant sur les exigences de renseignements mais aussi celles traitant des exceptions, à savoir les «projets de rétablissement du service» et les «travaux de raccordement», qu'il s'agit d'actions précises et concertées pour arriver à un résultat bien défini.

Afin de le guider dans son appréciation des cas où une suite d'actions précises et concertées pour arriver à un résultat bien défini constituerait un projet envisagé par le Règlement, le Transporteur s'inspire des définitions et caractéristiques qu'Hydro-Québec Distribution a présenté à la Régie, dans la cause R-3492-2002 - Phase 2, dans sa pièce HQD-11, Document 1, à la page 12, qui peuvent se résumer comme suit:

«Définition et caractéristiques d'un projet d'investissement:

Il s'agit d'une activité ou intervention de nature ponctuelle et non récurrente. Un projet forme un tout et ne peut être interrompu en cours de réalisation sans mettre en péril l'objectif initial fixé. Toutefois, il peut s'échelonner sur plusieurs années.

Définition et caractéristiques d'un programme:

Il s'agit d'un ensemble de projets individuels que l'on regroupe en vue d'atteindre certains objectifs communs sur un horizon multi-annuel.

Un programme implique la réalisation simultanée ou successive de plusieurs projets indépendants qui, s'ils ne se réalisent pas tous, ne mettent pas en péril leur apport individuel. En ce sens un programme peut être abandonné ou rééchelonné en cours de route sans risque de perte.»

Ces définitions et caractéristiques ne visent pas à soustraire quelque activité d'acquisition ou de construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport d'électricité de l'application de la Loi et du Règlement mais assurent plutôt que l'autorisation de la Régie sera demandée en temps opportun pour un «projet» au sens du Règlement et que les exigences du Règlement, et plus particulièrement celles relatives aux renseignements qui doivent être déposés auprès de la Régie, pourront être rencontrées.

Le programme de sécurisation des réseaux régionaux, tel que présenté en preuve à la Régie, et décrit plus amplement par le témoin, Monsieur Pierre Hénault, à l'audience du 11 mars 2004 (NS, volume 1, 11 mars 2004, pages 153 à 158), ne constitue pas, en soi, une série d'actions précises et concertées pour arriver à un résultat bien défini mais plutôt une stratégie d'intervention dans la poursuite d'objectifs définis de sécurisation.

Certes, il en résulte, au fur et à mesure que cette stratégie est mise en application, des projets d'acquisition ou de construction d'immeubles ou d'actifs qui seront soumis, lorsque définis, à l'application du Règlement, mais le programme de sécurisation des réseaux régionaux lui-même, c'est-à-dire la stratégie arrêtée présentement pour la sécurisation sur un horizon de plusieurs années, n'est pas suffisamment arrêté, à ce stade-ci, pour faire l'objet d'une autorisation en vertu des dispositions actuelles du Règlement.

Il est clair pour le Transporteur que le Règlement ne peut s'appliquer qu'à des projets pour lesquels, entre autres, les exigences de renseignements peuvent être rencontrées.

Conscient toutefois des préoccupations de la Régie à cet égard, le Transporteur a proposé à la Régie, par le témoignage de son témoin, Me François G. Hébert, lors de l'audience du 11 mars 2004 (NS, volume 1, 11 mars 2004, pages 158 à 160), de traiter spécifiquement par un suivi annuel, dans le cadre des demandes d'autorisation des

budgets d'investissements, de l'évolution des projets autorisés et entrepris en vue de la sécurisation des réseaux régionaux.

Vu le caractère dynamique du programme de sécurisation des réseaux régionaux et la façon dont les résultats et impacts d'un projet peuvent influencer sur la nécessité d'en réaliser un autre ultérieurement, le Transporteur soumet que le suivi annuel qu'il propose à la Régie est une manière beaucoup plus efficace de suivre pas à pas l'évolution des investissements pour la sécurisation des réseaux régionaux et le déploiement, dans le temps, du programme, qu'une autorisation préalable du programme, advenant que cela puisse être possible en vertu de la Loi et du Règlement.

Enfin, comme considération pratique, le Transporteur soumet à la Régie que de ne pas autoriser, dans le cadre de la présente demande annuelle d'autorisation des investissements 2004 dont le coût individuel est inférieur au seuil de 25 M\$, les projets inclus pour la sécurisation des réseaux régionaux, afin de les soumettre à un processus distinct d'autorisation spécifique d'un programme retarderait de façon indue et risquée la réalisation de projets permettant la sécurisation du réseau pour un événement dont la gravité des conséquences sur la population l'emporte sur sa probabilité d'occurrence (NS, volume 1, 11 mars 2004, pages 199 à 204).

Reporter d'un an les projets inclus pour la sécurisation des réseaux régionaux ne serait pas, non plus, une avenue envisageable par le Transporteur. En plus de ses engagements qui découlent des recommandations du Comité Warren et de la Commission Nicolet (NS, volume 1, 11 mars 2004, pages 199, 200 et 203), le Transporteur a l'obligation, afin d'assurer la fiabilité de l'alimentation électrique au Québec, de réduire rapidement la vulnérabilité du réseau de transport d'électricité face aux événements climatiques extrêmes qui nous guettent toujours (NS, volume 1, 11 mars 2004, pages 201 à 204).

4. L'analyse des impacts tarifaires

Par ses réponses aux demandes de renseignements de la Régie de même que par le témoignage de Monsieur Albert Chéhadé à l'audience du 11 mars 2004, le Transporteur espère avoir répondu aux préoccupations de la Régie quant aux impacts tarifaires des investissements proposés pour 2004.

En guise d'argumentation sur ce sujet, le Transporteur s'en remet à ce qu'il a plaidé ci-devant, tout en soulignant que malgré les investissements en Maintien des actifs dont le taux passe de 1,3 % à 1,5 % et en tenant compte des investissements proposés en Amélioration de la qualité, il n'en résulte aucune pression à la hausse sur le tarif de transport d'électricité.

Conclusion

Le Transporteur soumet à la Régie qu'il a fourni dans sa preuve, tant écrite qu'orale, au soutien de sa présente demande afin de faire autoriser ses projets investissements de 2004 dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars, l'ensemble des informations que requièrent les dispositions applicables du Règlement.

Le Transporteur a également tenté, au meilleur de sa capacité, de répondre à toutes les préoccupations de la Régie.

Le Transporteur soumet que l'ensemble des informations soumises, des explications fournies et des arguments présentés et qui n'ont été contredits d'aucune façon par une preuve contraire ou des positions opposées, sont suffisants pour que la Régie accueille sa demande telle que soumise en date du 3 décembre 2003, à l'effet que la Régie:

- autorise ces investissements inclus à l'année budgétaire 2004 et qui totalisent 431,6 M\$;
- autorise la possibilité de réallouer, entre ces différentes catégories budgétaires, jusqu'à 10 % des investissements autorisés suivant la présente demande, sans toutefois excéder le montant total de 431,6 M\$.

Le tout respectueusement soumis.

Montréal (Québec), ce 19 mars 2004

MARCHAND, LEMIEUX
Procureurs du Transporteur