

D-2002-81 R-3476-2001

12 avril 2002

PRÉSENTE :

Mme Anita Côté-Verhaaf, M. Sc. (Écon.)
Régisseure

Hydro-Québec

Demanderesse

Décision

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

Liste des intéressés :

- Action Réseau consommateur et Fédération des Associations Coopératives d'Économie Familiale (ARC/FACEF);
- Mouvement au Courant;
- Option consommateurs (OC).

1. DEMANDE

Hydro-Québec, dans ses activités de transporteur d'électricité (le transporteur), dépose une demande afin d'obtenir une autorisation pour l'acquisition et la construction d'immeubles ou d'actifs destinés au transport de l'électricité dont le coût individuel est inférieur à 25 M \$, débutant en 2002, tel que le requiert l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi) et l'alinéa 2 de l'article 1 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*² (le Règlement).

Le budget d'investissements global du transporteur est de 540,0 M \$ en 2002, ce qui inclut 329,4 M \$ d'investissements en cours déjà approuvés et 5,9 M \$ pour des projets supérieurs à 25 M \$, débutant en 2002, qui devront être autorisés individuellement par la Régie. La présente autorisation concerne les projets inférieurs à 25 M \$ débutant en 2002 pour lesquels les investissements sont de 204,7 M \$. Les investissements faisant l'objet de cette autorisation sont répartis suivant les catégories suivantes :³

•	Maintien des actifs	115,0 M \$
•	Croissance des besoins de la clientèle	14,2 M \$
•	Amélioration de la qualité	73,3 M \$
•	Respect des exigences	<u>2,2 M \$</u>
	TOTAL	204,7 M \$

2. CADRE JURIDIQUE

Les pouvoirs de la Régie en matière d'autorisation pour acquérir ou construire des immeubles ou des actifs destinés au transport d'électricité sont définis à l'article 73 de la Loi :

¹ L.R.Q., c. R-6.01.

² (2001) 133 G.O. II, 6165.

³ Pièce HQT-1, document 1, page 10.

« 73. Le transporteur d'électricité, le distributeur d'électricité et les distributeurs de gaz naturel doivent obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas qu'elle fixe par règlement, pour :

1° acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport ou à la distribution;

2° étendre, modifier ou changer l'utilisation de leur réseau de transport ou de distribution;

3° cesser ou interrompre leurs opérations;

4° effectuer une restructuration de leurs activités ayant pour effet d'en soustraire une partie de l'application de la présente loi.

Dans l'examen d'une demande d'autorisation, la Régie tient compte des préoccupations économiques, sociales et environnementales que peut lui indiquer le gouvernement par décret et, dans le cas d'une demande visée au paragraphe 1°, tient compte le cas échéant :

1° des prévisions de vente du distributeur d'électricité ou des distributeurs de gaz naturel et de leur obligation de distribuer;

2° des engagements contractuels des consommateurs du service de transport d'électricité et, le cas échéant, de leurs contributions financières à l'acquisition ou à la construction d'actifs de transport et de la faisabilité économique de ce projet.

L'obtention d'une autorisation en application du présent article ne dispense pas de demander une autorisation par ailleurs exigée en vertu d'une loi. »

Le Règlement prévoit qu'une autorisation est requise pour les projets dont le coût est inférieur à 25 M \$ et qui n'ont pas encore été reconnus prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport. La demande d'autorisation pour ces projets de transport d'électricité doit être 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 présente décision constitue, pour le transporteur, le premier cas d'application du Règlement. Dans ce contexte, la Régie émet à cette occasion des observations et des suggestions sur les informations que soumet le transporteur conformément au Règlement.

3. MAINTIEN DES ACTIFS

Le transporteur explique que les investissements de cette catégorie ont pour objet de maintenir le niveau et la qualité du service offert par le transporteur, ce qui comprend les activités de réfection, de remplacement, de démantèlement, de renouvellement d'obsolescence, de vétusté, de défaillance et de soutien aux équipements et bâtiments administratifs.

Pour les années 1997-2002, les budgets et les investissements réalisés pour le maintien des actifs sont indiqués ci-dessous⁴ :

Année	Budget (M \$)	Investissements (M \$)
1997	ND	129,3
1998	ND	360,9
1999	224,0	201,2
2000	209,2	190,6
2001	ND	200,0*
2002	228,4	

* estimé

Les investissements des projets en cours de réalisation, réputés prudemment acquis et utiles, s'élèvent en 2002 à 113,4 M \$ et sont inclus dans le tableau ci-dessus. Les investissements reliés aux projets de moins de 25 M \$ débutant en 2002, pour lesquels une approbation est

⁴ Pièce HQT-2, document 1, pages 14 et 16.

demandée par la présente, s'élèvent pour 2002 à 115,0 M \$. De ce total, un montant de 93 M \$ est requis pour les besoins des équipements du réseau de transport alors que 4,7 M \$ et 17,3 M \$ sont requis, respectivement pour le maintien des bâtiments administratifs et le matériel de transport⁵.

Selon le transporteur, les investissements requis pour le maintien des actifs sont justifiés par un pourcentage de la valeur des actifs qui permet d'en assurer la pérennité. Le transporteur considère qu'un taux de 1,3 %⁶ constitue une balise de saine gestion pour mesurer et contenir les investissements à un niveau raisonnable dans une année donnée, tout en permettant une gestion efficace du renouvellement du parc d'équipements du transporteur⁷. Ce dernier ajoute que la balise de 1,3 % a donc été établie et est devenue la référence lors de la préparation des plans d'affaires annuels⁸. L'application de ce taux à la valeur d'origine du réseau de transport (18 796 G \$)⁹ donne une valeur de 244,3 M \$.

Le transporteur mentionne également que les différentes composantes du réseau de transport vieillissent. À titre d'exemple, il note que 35 % des kilomètres de circuits sont âgés de plus de 35 ans. Le transporteur constate que des analyses et des diagnostics sont régulièrement établis à partir de l'état réel des équipements avec comme objectif d'intervenir pour assurer la pérennité des installations en les maintenant en bon état de fonctionnement. Le transporteur fait remarquer que la durée de vie utile varie d'un équipement à l'autre. Par exemple, celle-ci diffère selon qu'il s'agit d'un transformateur, d'un disjoncteur, d'un automate ou d'une ligne¹⁰.

Le transporteur prend en compte des éléments déclencheurs (âge, type de technologie, taux de défaillance, etc.) pour cibler les équipements nécessitant des analyses plus approfondies¹¹.

OPINION DE LA RÉGIE

Dans le tableau ci-dessus, la Régie constate que les résultats réels indiquent un niveau d'investissements relativement stable, excluant l'année du verglas en 1998. Par contre, le budget 2002 montre un accroissement de près de 15 % par rapport aux dépenses réelles de 2001 et d'environ 20 % par rapport à 2000.

⁵ Pièce HQT-1, document 1, page 17.

⁶ Pièce HQT-2, document 1, pages 7 et 8.

⁷ Pièce HQT-2, document 1, page 7.

⁸ Pièce HQT-2, document 1, page 8.

⁹ Pièce HQT-2, document 1, page 7.

¹⁰ Pièce HQT-1, document 1, page 16.

¹¹ Pièce HQT-1, document 1, page 17.

La Régie autorise les investissements au maintien des actifs pour les raisons suivantes :

- 1) le transporteur justifie ces investissements en indiquant qu'ils sont à l'intérieur d'une enveloppe de 1,3 % de la valeur d'origine des actifs de transport, laquelle constitue, selon le transporteur, une balise de saine gestion;
- 2) le transporteur estime que ce taux permet d'investir un niveau minimum pour maintenir la pérennité des équipements dont la valeur d'origine est estimée à 18 796 G \$¹²;
- 3) le montant de 228,4 M \$ respecte ce critère; il représente 1,2 % de la valeur d'origine des actifs.

Pour les prochains dossiers annuels d'acquisition d'actifs de transport, il sera utile, à titre informatif, de scinder les investissements de la catégorie « Maintien des actifs » en classes d'actifs homogènes, soit pour les équipements du réseau, les bâtiments administratifs et le matériel de transport.

Pour chacune de ces trois classes, des critères devraient être définis en tenant compte de leurs particularités.

Pour les projets s'échelonnant sur plusieurs années, il importe que le transporteur fournisse non seulement le montant budgété pour l'année en cours, mais aussi les montants impliqués pour les années subséquentes.

4. CROISSANCE DES BESOINS DE LA CLIENTÈLE

Le transporteur indique que les investissements dans cette catégorie visent les activités requises pour augmenter la capacité du réseau de transport afin de satisfaire l'accroissement des besoins exprimés par le distributeur et les autres clients du transporteur. Ces investissements permettent 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 de procéder aux modifications de ses équipements rendues nécessaires à la suite des projets de rééquipement ou de réfection d'une centrale lorsque sont modifiés ces groupes de production existants. Les investissements pour la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » assurent également l'intégration de la

¹² Pièce HQT-2, document 1, page 7.

demande. Ils consistent notamment en l'addition de transformateurs, de batteries de condensateurs shunt et d'autres équipements nécessaires à l'alimentation de la charge¹³.

Pour les années 1997-2002, les budgets et les investissements réalisés pour la croissance des besoins de la clientèle sont indiqués ci-dessous¹⁴ :

Année	Budget (M \$)	Investissements (M \$)
1997	ND	47,7
1998	ND	39,3
1999	74,0	48,6
2000	107,2	113,0
2001	ND	67,4*
2002	65,0	

* estimé

Les investissements des projets en cours de réalisation réputés prudemment acquis et utiles s'élèvent en 2002 à 48,1 M \$ et sont inclus dans le tableau ci-dessus. Les investissements reliés aux projets de 25 M \$ et moins débutant en 2002, pour lesquels une approbation est demandée par la présente, s'élèvent à 14,2 M \$. Le transporteur prévoit également investir un montant de 2,7 M \$, à la suite de l'autorisation par la Régie d'un projet d'investissements de plus de 25 M \$ visant le raccordement d'une nouvelle centrale de production¹⁵.

Selon le transporteur, les investissements associés à la croissance des besoins de la clientèle se justifient amplement compte tenu de la croissance de la demande prévue¹⁶. De plus, il mentionne que ces investissements découlent de demandes transmises par Hydro-Québec pour ses activités de distribution. Par ailleurs, il indique qu'il ne retire actuellement aucun revenu additionnel relié à ces projets de croissance et que les coûts annuels résultant des investissements seront inclus dans le calcul du revenu requis pour l'établissement du tarif de transport¹⁷.

¹³ Pièce HQT-1, document 1, page 7.

¹⁴ Pièce HQT-2, document 1, pages 14 et 16.

¹⁵ Pièce HQT-1, document 1, page 18.

¹⁶ Pièce HQT-1, document 1, page 26.

¹⁷ Pièce HQT-2, document 1, page 11.

OPINION DE LA RÉGIE

Le transporteur affirme que les investissements associés à la croissance des besoins de la clientèle sont justifiés compte tenu de la croissance prévue de la demande. La Régie autorise ces investissements.

La Régie considère qu'il serait opportun pour les années à venir de quantifier et de justifier les investissements associés à la croissance des besoins de la clientèle. Par exemple, il serait opportun d'indiquer la valeur de la croissance de la demande par catégorie de clientèle, soit charge locale, réseau intégré et point à point ainsi que le détail des coûts et revenus annuels relatifs aux investissements requis.

Également, lors des dossiers subséquents, pour les projets de cette catégorie s'étalant sur plusieurs années, le transporteur devrait fournir à titre d'information les montants correspondant aux années subséquentes

5. AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ

Le transporteur explique que les investissements liés à cette catégorie sont requis pour satisfaire l'atteinte des cibles fixées en matière de qualité de service. Ces investissements visent : l'amélioration de la fiabilité afin de respecter les critères de conception, d'exploitation et d'entretien; l'amélioration de la qualité du service; et, les investissements reliés à la recherche et au développement (exploration et innovation en matière de maintenance, comportement, conception, fabrication ou construction en matière de transport).

Pour les années 1997-2002, les budgets et les investissements réalisés sont indiqués ci-dessous :

Année	Budget (M \$)	Investissements (M \$)
1997	ND	106,9
1998	ND	212,6
1999	375,9	192,1
2000	208,4	162,3
2001	ND	133,5*
2002	220,0	

* estimé

Les investissements des projets en cours de réalisation, réputés prudemment acquis et utiles, s'élèvent à 146,7 M \$ et sont inclus dans le tableau ci-dessus. Les investissements reliés aux projets de 25 M \$ et moins débutant en 2002, pour lesquels une approbation est demandée par la présente, s'élèvent à 73,3 M \$.

Les résultats du tableau ci-dessus indiquent un niveau d'investissements en baisse depuis l'année du verglas. Par contre, le budget de 2002 (220,0 M \$) montre un fort accroissement par rapport aux dépenses réelles des autres années. Cet accroissement est justifié par les efforts liés au parachèvement des projets mis de l'avant au lendemain de la crise du verglas et aux projets de lignes d'interconnexion, comme la nouvelle interconnexion de 1250 MW avec l'Ontario¹⁸.

Selon le transporteur, ces investissements visent à répondre aux attentes de la clientèle concernant l'amélioration de la performance des installations de transport, avec comme but ultime de rendre un service efficace et techniquement fiable. Le renforcement constant du réseau permet de maintenir la qualité du service et contribue à l'atteinte de la cible d'heures d'interruption de service par client¹⁹.

OPINION DE LA RÉGIE

La Régie constate une très forte hausse entre les dépenses réelles de 2001 et le budget demandé pour 2002. De plus, le budget prévu pour 2002 est au-dessus des dépenses réelles pour toutes les années de la période 1997-2001.

Ce type d'investissements contribue directement à l'atteinte de la cible de 0,65 heure d'interruption de service par client que s'est fixée le transporteur, une des plus élevée dans l'industrie²⁰.

La Régie est préoccupée par les augmentations d'investissements, par exemple, le poste « Amélioration de la qualité excluant le verglas »²¹ et juge essentiel d'apprécier ce niveau d'investissements en corrélation avec l'amélioration de la qualité du service en général, l'établissement de critères et l'atteinte des cibles. Pour les prochains dossiers annuels d'acquisition d'actifs de transport, il sera utile, à titre informatif, que le transporteur fournisse un historique et un plan d'investissements dans cette catégorie, sur plusieurs

¹⁸ Pièce HQT-1, document 1 pages 19, 20 et 22.

¹⁹ Pièce HQT-1, document 1, pages 18 et 19.

²⁰ Pièce HQT-1, document 1 page 19.

²¹ Pièce HQT-2, document 1 page 14.

années avec les cibles anticipées et décrive les moyens qu'il entend prendre pour les atteindre.

6. RESPECT DES EXIGENCES

Les investissements habituels dans cette catégorie sont requis pour respecter les obligations ou satisfaire sans délai à des exigences législatives, réglementaires, généralement dans le domaine de l'environnement ou de la sécurité. Ces investissements visent plus particulièrement des activités reliées au rôle social (bénéfices intangibles), aux obligations gouvernementales (conformité à des contraintes ou normes), aux obligations contractuelles (engagement présent ou à venir du transporteur), aux écarts de concept/nouvelles normes et obligations de santé/sécurité.

Pour les années 1997-2002, les budgets et les investissements réalisés sont indiqués ci-dessous²² :

Année	Budget (M \$)	Investissements (M \$)
1997	ND	ND
1998	ND	4,5
1999	8,3	13,2
2000	39,1	32,2
2001	ND	24,0*
2002	26,6	

* estimé

Les investissements des projets en cours de réalisation réputés prudemment acquis et utiles s'élèvent en 2002 à 21,2 M \$ et sont inclus dans le tableau ci-dessus. Les investissements reliés aux projets de 25 M \$ et moins débutant en 2002, pour lesquels une approbation est demandée par la présente, s'élèvent à 2,2 M \$. Le transporteur prévoit investir un montant de 3,2 M \$, à la suite de l'autorisation, par la Régie, d'un projet d'investissement de plus de 25 M \$ visant l'alimentation d'une région présentement desservie par un réseau autonome²³.

Selon le transporteur, les projets d'investissements débutant en 2002 se concentreront sur le respect d'obligations environnementales. Plus de 50 % des sommes investies pour des

²² Pièce HQT-2, document 1, pages 14 et 16.

²³ Pièce HQT-1, document 1, page 23.

projets débutant en 2002 le seront pour des projets d'implantation de bassins et de systèmes de récupération d'huile dans des postes de transport²⁴.

OPINION DE LA RÉGIE

La Régie accepte le niveau des investissements présenté en 2002. Les sommes proposées apparaissent raisonnables compte tenu des sommes investies au cours des deux années précédentes, à savoir 2001 et 2000.

7. IMPACT SUR LES TARIFS

Les investissements que compte faire le transporteur en 2002 sont analysés selon deux blocs : d'une part, les investissements ne générant pas de revenus additionnels et, d'autre part, les investissements nécessaires au soutien de la croissance de la demande.

Pour 2002, le premier bloc se chiffre à 475,0 M \$, soit la somme des investissements associés aux catégories « Maintien des actifs », « Amélioration de la qualité » et « Respect des exigences ». Pour le second bloc, les investissements nécessaires au soutien de la « Croissance des besoins de la clientèle » s'élèvent à 65,0 M \$.

POSITION D'HYDRO-QUÉBEC

Dans le cas de la présente demande, la majorité des projets d'investissements se répartissent sur plusieurs années et l'impact tarifaire d'un projet ne se matérialise qu'à sa date de mise en exploitation. Il faut distinguer, d'une part, les impacts tarifaires à court et à long termes et, d'autre part, les projets générant des revenus additionnels sous forme de réservations de service point à point ainsi que ceux dont les coûts s'ajoutent au coût de service du transporteur pour être ensuite facturés au distributeur²⁵.

²⁴ Pièce HQT-1, document 1, pages 22 et 23.

²⁵ Pièce HQT-1, document 1, page 24.

Investissements ne générant pas de revenus additionnels

Pour mesurer l'impact sur les tarifs de cette catégorie d'investissements, le transporteur compare les mises en exploitation projetées en 2002 à la prévision de charge annuelle d'amortissement de ses actifs. Selon le transporteur, il est possible de conclure que si, en moyenne, les investissements ne générant pas de revenus additionnels ne dépassent pas la charge annuelle d'amortissement des actifs de transport, 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 la base de début d'année²⁶. Ainsi, le transporteur fait remarquer que la charge d'amortissement estimée de 443 M \$²⁷ est largement supérieure au total de toutes les mises en exploitation projetées en 2002 qui se chiffrent à environ 350 M \$ et dont la majorité découlent de projets ayant débuté avant 2002²⁸.

Pour la période 2003-2006, le transporteur note que les mises en exploitation prévues et rendues nécessaires par les effets du verglas de 1998 l'empêcheront d'atteindre l'objectif de minimisation des impacts tarifaires de ses investissements²⁹.

Le transporteur précise, qu'en excluant les mises en exploitation prévues relatives aux investissements rendus nécessaires par les effets du verglas de 1998, la situation décrite pour 2002 prévaudra à moyen terme jusqu'en 2006³⁰.

Dans une perspective de long terme, le transporteur projette de maintenir les investissements courants ne générant pas de revenus dans les limites des enveloppes liées à ses charges d'amortissement³¹.

Investissements nécessaires au soutien de la croissance de la demande

Selon le transporteur, les investissements prévus en 2002 pour les projets inférieurs à 25 M \$ dans la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » et débutant cette année s'élèvent à 14,2 M \$ dont 8,0 M \$ correspondent à des projets de mises en exploitation en 2002. Selon le transporteur, ces investissements se justifient amplement compte tenu de la croissance prévue³².

²⁶ Pièce HQT-1, document 1, pages 24 et 25.

²⁷ Pièce HQT-2, document 1, page 25.

²⁸ Pièce HQT-1, document 1, page 25.

²⁹ Pièce HQT-1, document 1, page 27.

³⁰ Pièce HQT-1, document 1, page 25.

³¹ Pièce HQT-1, document 1, page 26.

³² Pièce HQT-1, document 1, page 26.

OPINION DE LA RÉGIE

La Régie accepte l'approche préconisée par le transporteur en matière d'analyse d'impact sur les tarifs.

Investissements ne générant pas de revenus additionnels

Selon la Régie, la méthode qui mesure l'impact tarifaire du bloc d'investissements ne générant pas de revenus additionnels, en prenant en compte des mises en exploitation annuelles et en utilisant comme base de comparaison la charge annuelle d'amortissements des actifs du transporteur, apparaît appropriée. La Régie accepte le test élaboré par le transporteur. Selon ce test, 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 de transport, ces investissements, pris globalement, n'auront pas d'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'année³³.

La Régie constate, comme l'a présenté le transporteur dans sa demande, que la valeur des mises en exploitation prévues pour 2002 (350 M \$) est inférieure à la charge annuelle d'amortissement prévue pour la même année, soit 443 M \$. La Régie juge donc que les investissements ne générant pas de revenus additionnels n'auront aucun impact à la hausse sur les tarifs.

À compter de 2003, la Régie constate que les valeurs des mises en exploitation, incluant les projets reliés au verglas, excéderont les sommes annuelles d'amortissement, et ce jusqu'en 2006 inclusivement³⁴. Il en résulte un impact anticipé à la hausse sur les tarifs mais, selon la Régie, la partie afférente au verglas résulte d'un événement hors du contrôle du transporteur.

En retirant les mises en exploitation des projets reliés au verglas, les valeurs des mises en exploitation sont approximativement égales aux dépenses annuelles d'amortissement pour les années 2004 et 2005 et ne dépassent pas ces dépenses sur l'ensemble de la période 2003-2006³⁵.

La Régie estime que des explications plus détaillées sur les projets reliés au verglas et les dépenses afférentes à la période 2003-2007 devront être produites. Le transporteur devra,

³³ Pièce HQT-1, document 1, pages 24 et 25.

³⁴ Pièce HQT-2, document 1, page 10.

³⁵ Pièce HQT-2, document 1, page 10.

entre autres, expliquer la nature des investissements projetés et en quoi ces investissements diffèrent de ceux faisant partie de la catégorie « Maintien des actifs ».

La Régie a pris note des réponses du transporteur à ses questions 5.3 et 8.1³⁶. Il serait utile, pour l'an prochain, d'obtenir des explications plus détaillées sur les projets reliés au verglas pour la période 2003-2006, entre autres, des explications sur les investissements pour les catégories « Maintien des actifs » et « Amélioration de la qualité ». Des justificatifs sur les investissements pour la catégorie « Amélioration de la qualité » pour des projets reliés au verglas seront demandés.

Investissements nécessaires au soutien de la croissance de la demande

La Régie considère que les investissements liés au soutien de la croissance de la demande sont nécessaires dans la mesure où ils découlent d'une demande du distributeur pour desservir la charge locale. La Régie estime que les résultats de l'analyse d'impact de ces investissements sur les tarifs doivent permettre à la Régie de juger du caractère raisonnable des moyens mis en œuvre pour satisfaire cette nouvelle demande. Une analyse séparée de l'impact des investissements projetés pour la croissance des besoins de service en réseau intégré et en service de point à point devra être produite à cet effet l'an prochain.

La Régie a pris note de la réponse du transporteur à sa question 6.1³⁷.

Pour plus de précision, le transporteur devra développer, au cours de la prochaine année, une méthodologie permettant d'évaluer, sur une base marginale, l'effet pro forma sur les tarifs des investissements pour satisfaire la croissance de la demande. Le transporteur devra, entre autres, présenter l'effet projeté sur les tarifs sur une base annuelle et sur une base actualisée (levelized rate impact).

8. CONCLUSION

La Régie autorise, par catégorie d'investissements, les projets inclus au budget 2002 dont le coût individuel est inférieur au seuil de 25 M \$ et qui n'ont pas déjà été autorisés.

³⁶ Pièce HQT-2, document 1, pages 10 et 14.

³⁷ Pièce HQT-2, document 1, page 11.

Dans le but de faciliter l'examen des dossiers dans les années à venir et d'en accélérer le processus, la Régie demande au transporteur de joindre à ses demandes les informations décrites dans la présente décision et consignées à l'annexe A ci-jointe.

VU ce qui précède;

CONSIDÉRANT la *Loi sur la Régie de l'énergie*³⁸;

CONSIDÉRANT le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*³⁹;

La Régie de l'énergie :

AUTORISE, par catégories d'investissements, pour l'année budgétaire 2002, les investissements suivants :

- 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 \$.

Anita Côté-Verhaaf
Régisseure

³⁸ L.R.Q., c. R-6.01.

³⁹ (2001) 133 G.O. II, 6165.

Liste des représentants :

- Action Réseau consommateur et Fédération des Associations Coopératives d'Économie Familiale (ARC/FACEF) représenté par M^e Claude Tardif;
- Mouvement au Courant représenté par M. John Burcombe;
- Option consommateurs (OC) représentée par M^e Yves Fréchette;
- Hydro-Québec représentée par M^e F. Jean Morel;
- M^e Philippe Garant pour la Régie de l'énergie.

ANNEXE A

Annexe A (1 page)

A.C.V. _____

-

ANNEXE A

Liste des éléments à fournir lors des prochains dossiers

- Une justification des investissements pour le maintien des actifs par un taux propre à chaque classe d'actif, soit un taux pour le réseau, un pour les bâtiments administratifs et un autre pour le matériel de transport;
- Pour les projets s'échelonnant sur plusieurs années, fournir non seulement le montant budgété pour l'année en cours, mais aussi les montants qui seront impliqués pour les années subséquentes;
- Pour la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle », fournir la valeur de la croissance de la demande et le détail des coûts et revenus annuels selon la nature des investissements requis en utilisant la plus récente prévision disponible;
- Pour la catégorie « Amélioration de la qualité », fournir un historique et un plan d'investissements sur plusieurs années avec les cibles anticipées et une description des moyens utilisés pour l'atteinte des cibles;
- Développer une méthodologie permettant d'évaluer, sur une base marginale, l'effet pro forma sur les tarifs des investissements pour satisfaire la croissance de la demande. Le transporteur devra, entre autres, présenter l'effet projeté sur les tarifs sur une base annuelle et sur une base annualisée (levelized rate impact);
- Fournir des explications plus détaillées sur les projets reliés au verglas sur la période 2003–2006, entre autres, des explications sur les investissements en « Maintien des actifs » et en « Amélioration de la qualité »;
- Fournir, le cas échéant, pour les investissements nécessaires au soutien de la croissance de la demande une analyse séparée de l'impact des investissements projetés en réseau intégré et en service de point à point.