

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2010-056

R-3707-2009

14 mai 2010

PRÉSENTS :

Gilles Boulianne

Marc Turgeon

Jean-François Viau

Régisseurs

Hydro-Québec

Demanderesse

et

Intervenants dont les noms apparaissent ci-après

Décision

Demande d'autorisation du budget des investissements 2010 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$

Intervenants :

- Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (ACEF de l'Outaouais);
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI);
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAMÉ);
- Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É./AQLPA).

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION	5
2. DEMANDE.....	5
2.1 CONTEXTE.....	5
2.2 SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS DEMANDÉS POUR 2010	7
3. JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS.....	9
3.1 INVESTISSEMENTS NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS.....	9
3.2 INVESTISSEMENTS GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS	18
4. IMPACT TARIFAIRE DES INVESTISSEMENTS	21
5. IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT.....	23
6. RÉALLOCATION ENTRE LES CATÉGORIES.....	23
DISPOSITIF	24

1. INTRODUCTION

[1] Le 30 juillet 2009, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) demande à la Régie de l'énergie (la Régie) l'autorisation d'acquérir ou construire des immeubles ou actifs destinés au transport de l'électricité au cours de l'année 2010 dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$, conformément à l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi) et à l'article 1 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*² (le Règlement d'application).

[2] Le 25 août 2009, la Régie émet un avis sur son site internet dans lequel elle précise qu'elle traitera cette demande sur dossier et fixe l'échéancier relatif aux demandes d'intervention.

[3] Le 7 octobre 2009, la Régie rend la décision D-2009-132 par laquelle elle accorde le statut d'intervenant à l'ACEF de l'Outaouais, la FCEI, le GRAME, et S.É./AQLPA.

[4] Les intervenants déposent leur preuve entre le 24 novembre et le 26 novembre 2009.

[5] Le Transporteur produit ses observations finales le 11 décembre 2009. La Régie prend le dossier en délibéré à compter de cette date.

2. DEMANDE

2.1 CONTEXTE

[6] Le Transporteur indique que la présente demande s'inscrit dans le contexte du Plan stratégique 2009-2013 d'Hydro-Québec et tient compte de ses grandes orientations, soit d'assurer la qualité du service de transport d'électricité, d'accroître la capacité du réseau pour répondre aux besoins de ses clients et de le rendre encore plus performant.

¹ L.R.Q., c. R-6.01.

² (2001) 133 G.O. II, 6165.

[7] Avec sa demande d'autorisation pour les investissements de l'année 2007, le Transporteur a amorcé la mise en oeuvre d'une stratégie de gestion de la pérennité des actifs (la Stratégie). Les demandes d'autorisation suivantes ont permis à la Régie de suivre l'évolution de cette 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. Elle permet de déterminer les projets prioritaires à la lumière de ces risques, mais aussi de l'utilisation optimale des ressources humaines et financières.

[8] Le Transporteur a également développé un modèle de gestion par portefeuille des investissements en maintenance. Ce modèle lui permet d'optimiser la gestion de l'ensemble de ses investissements.

[9] La présente demande regroupe les investissements selon ce modèle comme suit :

- Portefeuille Maintien – Appareillage
- Portefeuille Maintien – Automatismes
- Portefeuille Maintien – Lignes
- Portefeuille Maintien – Actifs de soutien
- Portefeuille Maintien – Télécommunications

[10] Le processus de gestion des investissements par portefeuille inclut l'identification, la priorisation, l'autorisation, la gestion et le contrôle des projets qui sont nécessaires à l'atteinte des objectifs d'affaires identifiés dans le Plan stratégique 2009-2013.

[11] Le Transporteur soutient qu'en mettant l'accent sur la planification intégrée des interventions liées à la pérennité des actifs et celles liées à la croissance des besoins de la clientèle, il peut réaliser les bons projets au bon moment et au meilleur coût.

2.2 SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS DEMANDÉS POUR 2010

[12] En 2010, le Transporteur prévoit la réalisation d'investissements d'une valeur totale de 1 250,2 M\$, répartis comme suit :

• Projets de moins de 25 M\$	634,7 M\$
• Projets de plus de 25 M\$	609,5 M\$
• Projets prudemment acquis	2,8 M\$
• Projets préalablement autorisés	3,2 M\$
TOTAL :	1 250,2 M\$

[13] Dans le cadre du présent dossier, le Transporteur demande l'autorisation d'acquérir et construire des immeubles ou des actifs au montant de 634,7 M\$ en 2010 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$.

[14] Le Transporteur demande également qu'il lui soit permis de réallouer jusqu'à 25 M\$ entre les différentes catégories d'investissements, sans toutefois excéder le montant total des investissements autorisés pour l'ensemble des catégories.

[15] Le tableau 1 illustre l'évolution des investissements annuels du Transporteur. Les informations incluent les données relatives aux actifs de télécommunications.

Tableau 1
Historique des investissements du réseau de transport d'électricité
(projets inférieurs à 25 M\$)
(en millions de dollars)

<i>Catégorie</i>	2008		2009				2010
	<i>Autorisé</i>	<i>Réel</i>	<i>Autorisé</i>	<i>Réel au 30 avril</i>	<i>Estimé 8 mois</i>	<i>Total</i>	<i>Budgétisé</i>
Ne générant pas de revenus additionnels	531,3	486,5	565,0	123,0	395,5	518,5	516,9
Maintien des actifs	408,5	405,6	466,3	109,0	325,0	434,0	418,8
Maintien et amélioration de la qualité	74,3	31,1	59,0	11,1	43,4	54,5	67,2
Respect des exigences	48,5	49,8	39,7	2,9	27,1	30,0	30,9
Générant des revenus additionnels	185,6	87,1	152,6	13,2	77,3	90,5	117,8
Croissance des besoins de la clientèle	185,6	87,1	152,6	13,2	77,3	90,5	117,8
Total	716,9	573,6	717,6	136,2	472,8	609,0	634,7

Source : Pièce B-1, HQT-1, document 1, tableau 3, page 16.

[16] Selon les données du tableau 1, le montant global de 634,7 M\$ demandé pour 2010 représente une baisse de 82,9 M\$, par rapport au montant de 717,6 M\$ autorisé par la Régie pour 2009.

[17] Le Transporteur explique les écarts entre les investissements réels et autorisés pour l'année 2008, entre autres, par l'application de l'approche de planification intégrée, qui favorise la réalisation de projets de plus grande envergure dont les coûts dépassent 25 M\$. Le reste des écarts découle de l'annulation ou le retard de projets d'intégration de production privée, des retards ou du repositionnement de projets de maintien et d'amélioration de la qualité du service du Transporteur.

[18] Selon le Transporteur, le ralentissement économique et ses impacts sur les besoins des clients et sur la capacité d'approvisionnement de certains fournisseurs expliquent en partie les écarts entre les investissements réels et autorisés pour 2009.

[19] Parmi les investissements ne générant pas de revenus additionnels, les investissements 2010 associés aux projets de numérisation des réseaux de télécommunications et des systèmes d'automatismes totalisent 133,5 M\$. Ces investissements seront abordés de façon spécifique à la section 3.1.2.

3. JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS

3.1 INVESTISSEMENTS NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS

3.1.1 MAINTIEN DES ACTIFS

[20] Les investissements en « Maintien des actifs » portent sur les actifs de transport, les actifs de soutien et les actifs de télécommunications et s'élèvent à 418,8 M\$ pour 2010.

[21] Le niveau d'investissements retenu pour les actifs de transport, soit 332,3 M\$, résulte de l'application de la Stratégie.

[22] Les niveaux d'investissements relatifs aux actifs de soutien et de télécommunications sont fixés différemment et tiennent compte des caractéristiques particulières de chaque type d'actifs.

[23] Les investissements prévus en 2010 pour le maintien des actifs de soutien comprennent les investissements en matériel roulant, les équipements de laboratoire, les équipements informatiques et les bâtiments administratifs. Le montant demandé est de 52,0 M\$.

[24] Les télécommunications feront l'objet d'investissements en « Maintien des actifs » pour un montant de 34,5 M\$, principalement destinés à des projets de numérisation de liaisons hertziennes et de modernisation de liaisons optiques.

3.1.2 PROJETS DE NUMÉRISATION DES SYSTÈMES D'AUTOMATISMES ET DU RÉSEAU DE TÉLÉCOMMUNICATIONS

[25] La numérisation du réseau de télécommunications est une composante importante des investissements demandés en 2010. La numérisation a été initiée avant décembre 2007 et a généré plusieurs projets. Elle ne se limite pas aux télécommunications, mais implique également les systèmes d'automatismes dont les investissements sont « *intimement liés aux projets du réseau de transport de télécommunications et aux projets du réseau de transport d'électricité³* ».

[26] Pour l'année 2010, les projets d'investissements de moins de 25 M\$ associés spécifiquement à la numérisation du réseau des télécommunications et des systèmes d'automatismes sont regroupés ci-dessous :

•	Maintien des actifs - télécommunication	17,2 M\$
•	Maintien et amélioration de la qualité	18,1 M\$
•	Maintien des actifs – Automatismes	98,2 M\$
	TOTAL	133,5 M\$

[27] Les prévisions des investissements en maintien des actifs de télécommunications durant la période 2010-2019 sont de 152,6 M\$ pour les projets égaux ou supérieurs à 25 M\$ et de 399,9 M\$ pour les projets de moins de 25 M\$ et préalablement autorisés. Ces montants représentent un total de 552,5 M\$.

[28] Considérant l'importance des investissements requis, la Régie estime nécessaire de suivre les investissements prévus pour ces projets de numérisation.

³ Pièce B-1, HQT-1, document 1, page 30.

[29] **La Régie demande au Transporteur d'indiquer, dans sa prochaine demande d'autorisation d'investissements pour des projets de moins de 25 M\$, la liste des projets de numérisation des systèmes d'automatismes et de numérisation du réseau de télécommunications, et de fournir les flux des investissements annuels associés à ces projets.**

3.1.3 POSITION DES INTERVENANTS

[30] L'ACEF de l'Outaouais considère que la démonstration de la justesse et du caractère utile des investissements du Transporteur n'est pas faite, puisque la preuve n'avance pas d'argument à ce sujet. L'intervenante estime qu'aucune analyse de rentabilité économique des projets du Transporteur n'est annexée à la preuve pour démontrer le caractère optimal de ses choix.

[31] L'ACEF de l'Outaouais fait valoir une préoccupation au niveau de la première étape de la Stratégie qui consiste à identifier, sur une base technique, les besoins en renouvellement d'équipements en nombre et en volume d'investissements. Selon l'intervenante, il est essentiel que cette évaluation soit validée par la Régie, pour s'assurer que les données utilisées pour les autres étapes de la Stratégie reflètent bien la réalité de la situation.

[32] L'ACEF de l'Outaouais recommande qu'une tierce partie compétente et indépendante soit mandatée par la Régie et chargée de la validation de certaines évaluations et analyses techniques faites par le Transporteur en procédant, par exemple, par échantillonnage d'actifs et d'installations du Transporteur.

[33] La FCEI est d'avis que le Transporteur gère de façon continue et optimale la pérennité de ses investissements. Elle reconnaît que le Transporteur se retrouve dans une vague importante de renouvellement de ses investissements et ne s'oppose pas à la demande de budget pour le « Maintien des actifs » ni, de façon globale, à la demande de budget total de 634,7 M\$.

[34] Tout en tenant compte de l'importance d'une saine gestion de la pérennité, de même que de l'importance de la réduction des coûts et de l'impact des défaillances éventuelles sur le réseau, le GRAME souhaite que soient pris en compte les risques sur la qualité de l'environnement découlant de la probabilité de défaillance des équipements. L'intervenant s'inquiète particulièrement de la vétusté des transformateurs de mesure et de la nécessité de se départir de ces appareils pouvant contenir des biphényles polychlorés (BPC).

[35] S.É./AQLPA appuie la nouvelle approche de planification intégrée du Transporteur. Par ailleurs, l'intervenant souligne l'incapacité du Transporteur à démontrer comment la Stratégie et les nouvelles approches se traduisent, de façon opérationnelle, en budgets d'investissements. Selon l'intervenant, le Transporteur n'a pas démontré que le niveau d'investissements demandé en 2010 pour le « Maintien des actifs », était effectivement établi de façon précise « *pour être en mesure de faire face à long terme au vieillissement de ses actifs de transport d'électricité et de stabiliser à long terme le niveau de risque* ». Par ailleurs, le Transporteur n'a pas expliqué l'absence de lissage de ses investissements entre 2010 et 2013.

[36] S.É./ALQPA estime que la Stratégie comporte plusieurs lacunes graves. Entre autres, la grille d'analyse du risque des systèmes d'automatismes du Transporteur présente des résultats surprenants. On n'y retrouve aucun équipement à risque au niveau d'impact 8 ou 9 et aucun équipement à risque élevé. Selon l'intervenant, l'analyse de la composante « Sécurité » n'est pas adéquatement reflétée dans l'évaluation des risques. L'intervenant souligne que la déficience au niveau de la sécurité des systèmes a été à l'origine de plusieurs pannes majeures.

[37] Dans le contexte de la mise en œuvre prochaine des normes de fiabilité, S.É./AQLPA recommande à la Régie de demander au Transporteur de compléter la liste de ses équipements Bulk. L'intervenant réitère, tel qu'il l'a fait dans les deux dossiers précédents, que cette liste est nécessaire pour une juste évaluation des risques et une prise de décision optimale.

[38] Pour sa part, le Transporteur estime qu'il a répondu aux exigences de démonstration de la justesse et du caractère utile de ses investissements, tel qu'ils sont notamment prévus à la Loi et au Règlement d'application.

[39] Quant à la Stratégie, le Transporteur rappelle qu'elle a été présentée dans le cadre du dossier R-3670-2008 qui a donné lieu à la décision D-2009-013. Dans cette décision, la Régie a considéré que la démarche optimisée du Transporteur permettrait d'intégrer l'évaluation du niveau de risque par l'utilisation des grilles d'analyse par famille d'actifs et de prioriser les interventions requises.

[40] À propos des préoccupations de S.É./AQLPA relatives au réseau Bulk, le Transporteur rappelle que la Régie, dans sa décision D-2009-013, a considéré que la séparation des équipements en fonction de leur appartenance ou non au réseau Bulk n'était pas un élément critique pour l'appréciation de la nature et du niveau des investissements requis pour assurer la pérennité et la fiabilité du réseau du Transporteur.

[41] À cet égard, la Régie estime que S.É./AQLPA n'a apporté aucun nouveau fait pertinent justifiant la réévaluation de l'opinion émise par la Régie dans sa décision D-2009-013 relative au traitement des équipements Bulk.

[42] Quant à l'application de la Stratégie par le Transporteur et à la justification des budgets demandés, la Régie constate que des intervenants ont exprimé certaines préoccupations.

[43] La Régie rappelle que dans la décision D-2009-013, elle s'est déclarée satisfaite de l'état d'avancement de la Stratégie développée par le Transporteur. La Régie indiquait alors que le Transporteur devait poursuivre l'optimisation de sa démarche, en définissant des scénarios à long terme permettant d'établir le niveau optimal d'investissements en fonction du risque. La Régie se disait également satisfaite des réponses du Transporteur concernant l'analyse coûts/bénéfices de la Stratégie.

[44] La Régie note que la Stratégie du Transporteur est toujours en cours de développement et elle pourra donc faire l'objet de raffinements dans le futur. Entre autres, le Transporteur indique qu'il prévoit terminer l'élaboration des critères de pérennité des transformateurs de mesure d'ici peu et qu'il poursuit le développement des critères de pérennité pour les autres équipements d'appareillage et pour les équipements civils. De plus, la Régie a demandé au Transporteur, dans sa décision D-2009-013, de faire le point sur le résultat de l'application de la Stratégie en 2011.

[45] La Régie juge qu'il est plus approprié de permettre d'abord au Transporteur de présenter les résultats de la Stratégie, avant de juger si des correctifs doivent y être apportés. La Régie estime que la mise au point demandée en 2011, soit lors du dépôt de la demande d'autorisation des investissements de l'année 2012, lui permettra de disposer des données nécessaires pour compléter l'évaluation de la Stratégie.

[46] Lors du dépôt de cette mise au point, la Régie demande au Transporteur de comparer les grilles d'analyse du risque en début de processus à celles qui sont maintenant disponibles pour le matériel majeur, comme les disjoncteurs, les transformateurs, les inductances et les automatismes. Le Transporteur devra aussi démontrer, à l'aide d'exemples, l'effet de l'approche par portefeuille jumelée à la planification intégrée, pour que la Régie puisse apprécier les gains obtenus par rapport à la situation prévalant avant la mise en œuvre de ces outils.

[47] Dans ce contexte, la Régie autorise des investissements en 2010 pour la catégorie « Maintien des actifs » du réseau de transport d'électricité au montant de 418,8 M\$.

3.1.4 MAINTIEN ET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DU SERVICE

[48] Les investissements de la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service » sont destinés à la satisfaction de la clientèle ou au rehaussement de la qualité du service. Pour l'année 2010, ces investissements totalisent 67,2 M\$.

[49] Le Transporteur a mis en place un processus afin d'identifier et de classer les projets selon différents éléments déclencheurs. Le tableau suivant répartit, en fonction des éléments déclencheurs retenus par le Transporteur, les investissements proposés.

Tableau 2
Investissements 2010 en « Maintien et amélioration de la qualité du service »
(en millions de dollars)

<i>Éléments déclencheurs</i>	<i>Budget (M\$)</i>	<i>% du budget</i>
<i>Comportement du réseau de transport</i>	<i>22,2</i>	<i>33,0 %</i>
<i>Fiabilité des équipements</i>	<i>18,1</i>	<i>26,8 %</i>
<i>Continuité de service</i>	<i>13,8</i>	<i>20,4 %</i>
<i>Qualité de l'onde</i>	<i>4,1</i>	<i>6,0 %</i>
<i>Durabilité des équipements</i>	<i>3,0</i>	<i>4,4 %</i>
<i>Recherche et développement</i>	<i>6,2</i>	<i>9,1 %</i>
<i>Total</i>	<i>67,2*</i>	<i>100,0 %</i>

Source : Pièce B-1, HQT-1, document 1, tableau 14, page 42.

*Le total peut ne pas correspondre à la somme des montants en raison des arrondis.

[50] Les projets regroupés sous la rubrique « Comportement du réseau de transport », visent à améliorer les outils servant à la gestion, l'exploitation et la planification du réseau.

[51] Le deuxième poste le plus important regroupe les investissements relatifs à la fiabilité des équipements. Pour 2010, ces investissements sont reliés à la performance du réseau de télécommunications pour assurer les fonctions vitales du réseau de transport.

[52] Le Transporteur poursuit ses efforts pour maintenir et améliorer sa continuité de service. Il prévoit investir 13,8 M\$ en 2010 dans des travaux de reconfiguration ou d'ajout d'équipements pour augmenter la flexibilité locale en diversifiant les sources d'alimentation des charges.

[53] Les autres investissements prévus à cette catégorie sont destinés à l'amélioration de la qualité de l'onde et de la durabilité des équipements ainsi qu'à la réalisation de projets de recherche et développement. Les projets relatifs à la qualité de l'onde portent principalement sur l'amélioration des outils de mesure, permettant ainsi une meilleure identification du respect des limites permises et des clients industriels perturbateurs.

[54] Le Transporteur présente un tableau⁴ qui précise les améliorations prévues et les indicateurs sur lesquels les différents projets pourraient avoir un impact. Le Transporteur précise que ces investissements pourraient contribuer à améliorer le niveau de l'indice de continuité de service (IC) et à diminuer le nombre de pannes, de plaintes et de réclamations.

[55] La Régie autorise en 2010 des investissements pour la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service » au montant de 67,2 M\$.

[56] Le Transporteur a déposé les renseignements demandés par la Régie dans sa décision D-2009-015⁵ concernant les projets de sécurisation du « Comité Warren Réseaux Régionaux ».

[57] Le Transporteur précise, entre autres, qu'il ne prévoit pas déposer à court terme de demandes d'autorisation relatives aux projets spécifiques de sécurisation des réseaux. Le Transporteur prévoit poursuivre l'élaboration des plans d'évolution des réseaux régionaux de façon à identifier les projets de sécurisation requis. Le Transporteur précise que, dans le cas des projets de 25 M\$ et plus, si le volet sécurisation est indépendant et dissociable du besoin principal, il sera identifié et présenté sous la classification « Maintien et amélioration de la qualité Sécurisation », et ce, pour répondre à la demande de la Régie.

[58] La Régie est satisfaite des informations fournies en réponse à ses demandes relatives aux projets de sécurisation du « Comité Warren Réseaux Régionaux ».

⁴ Pièce B-1, HQT-1, document 1, tableau 15, pages 45 et 46.

⁵ Dossier R-3669-2008.

3.1.5 RESPECT DES EXIGENCES

[59] Les investissements de la catégorie « Respect des exigences » sont consacrés à la conformité aux lois et règlements en vigueur, aux engagements contractuels et aux encadrements et normes internes auxquels le Transporteur doit se conformer.

[60] Le montant des investissements prévus est de 30,9 M\$. Il se répartit suivant les sources d'exigences illustrées au tableau qui suit :

Tableau 3
Investissements 2010 en « Respect des exigences »
(en millions de dollars)

<i>Sources d'exigences</i>	<i>Budget (M\$)</i>	<i>% du budget</i>
<i>Lois, règlements et avis</i>	<i>15,9</i>	<i>51,5 %</i>
<i>Engagements contractuels</i>	<i>2,0</i>	<i>6,5 %</i>
<i>Normes ou encadrements internes</i>	<i>6,0</i>	<i>19,4 %</i>
<i>Exigences du NERC</i>	<i>7,0</i>	<i>22,6 %</i>
<i>Total</i>	<i>30,9</i>	<i>100,0 %</i>

Source : Pièce B-1, HQT-1, document 1, tableau 16, page 50.

[61] **La Régie autorise en 2010 des investissements pour la catégorie « Respect des exigences » au montant de 30,9 M\$.**

3.2 INVESTISSEMENTS GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS

3.2.1 CROISSANCE DES BESOINS DE LA CLIENTÈLE

[62] Les investissements de la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » visent à satisfaire les besoins croissants d'alimentation de la charge locale exprimés par Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) et à intégrer les nouvelles sources de production de différents producteurs.

[63] Les investissements soumis pour autorisation en 2010 s'élèvent à 117,8 M\$ et se répartissent de la façon suivante :

Tableau 4
Sommaire des investissements 2010 générant des revenus additionnels
(en millions de dollars)

<i>Croissance des besoins de la clientèle</i>	<i>Total</i>
Alimentation de la charge locale	113,0
Intégration de puissance	4,8
<i>Total</i>	<i>117,8</i>

Source : Pièce B-1, HQT-1, document 1, tableau 18, page 55.

[64] Le Transporteur mentionne que des investissements sont requis pour répondre aux besoins liés à l'alimentation de la charge locale dans des zones et des corridors qui connaissent un accroissement important de charge.

[65] Ainsi, en 2010, des investissements sont prévus afin d'augmenter la capacité des installations pour acheminer la puissance vers les centres de consommation, dans les zones de forte charge telles que la grande région de Montréal. À cette fin, le Transporteur prévoit divers ajouts (transformateurs, lignes, départs de ligne, disjoncteurs, compensateurs) totalisant 78 M\$.

[66] De plus, certains projets comprennent des additions aux actifs de télécommunications qui consistent principalement en l'ajout de liaisons optiques.

[67] Les investissements requis en « Croissance des besoins de la clientèle » comportent un montant de 4,8 M\$ destiné aux raccordements de nouvelles productions, à la demande d'Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité ou de producteurs privés. Le faible niveau de ces investissements en 2010 tient au fait que la plupart des projets actuellement considérés font ou feront l'objet de demande pour des autorisations de projets égaux ou supérieurs à 25 M\$.

[68] Le Transporteur précise que dans tous les cas, les scénarios d'intervention envisagés font l'objet d'analyses techniques et économiques et le scénario d'intervention le plus optimal est ensuite retenu aux fins d'investissements.

[69] L'ACEF de l'Outaouais estime que les informations fournies par le Transporteur ne permettent pas de justifier les investissements de 113,0 M\$ demandés pour répondre aux besoins de la charge locale.

[70] L'ACEF de l'Outaouais recommande à la Régie d'autoriser seulement une partie du budget demandé et d'ordonner au Transporteur, afin qu'il respecte l'article 5 du Règlement d'application, de compléter sa preuve en :

- déposant un historique et un état des lieux sur les zones de forte charge;
- communiquant les données concernant les dépassements de capacité dans certaines installations.

[71] En réplique au mémoire de l'ACEF de l'Outaouais, le Transporteur allègue que la « *grande majorité des interventions en alimentation de la charge locale sont planifiées de concert avec le Distributeur* ». Le Transporteur indique de plus que les informations additionnelles requises par l'intervenante se retrouvent aux documents déposés avec la demande tarifaire traitée concurremment et à laquelle participe aussi l'ACEF de l'Outaouais.

[72] La Régie constate que pour les sous catégories « Alimentation de la charge locale » et « Intégration de puissance », la distinction entre les investissements requis par les projets en cours et les projets débutant en 2010 n'est pas précisée. Cette information, qui était préalablement fournie, permet d'assurer une continuité avec les autorisations passées et de préciser la teneur et les impacts de la décision de la Régie en relation avec les activités projetées par le Transporteur. Ce constat s'applique également aux autres catégories d'investissements.

[73] De plus, le Transporteur réfère, dans sa réplique, aux données relatives aux dépassements de capacité dans les postes satellites qui ont été déposées dans le cadre du dossier tarifaire R-3706-2009. Ces données permettent à la Régie de constater une insuffisance de capacité ferme de transport au niveau de 36 postes satellites. Pour 11 de ces 36 postes, la Régie note que la capacité de transport à la pointe de la charge locale serait en dépassement de plus de 10 %.

[74] La Régie considère que l'inclusion de ces données, dans le cadre des prochains dossiers d'investissements de moins de 25 M\$, lui permettra de mieux apprécier la nature des investissements du Transporteur pour la croissance de la charge locale.

[75] La Régie autorise en 2010 des investissements pour la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle » au montant de 117,8 M\$.

[76] Dans ses prochaines demandes d'autorisation pour des projets d'investissements de moins de 25 M\$, la Régie demande au Transporteur d'inclure :

- **la distinction entre les investissements requis par les projets en cours et les projets débutant dans l'année projetée;**
- **la liste des postes sources et satellites, dont les capacités de transport seraient, à défaut d'investissements, en dépassement au cours des 10 prochaines années. Le Transporteur indiquera également dans quelle mesure les projets de moins de 25 M\$, soumis pour autorisation d'investir, permettront de corriger les insuffisances en capacité qu'il aura ainsi identifiées.**

4. IMPACT TARIFAIRE DES INVESTISSEMENTS

[77] L'impact tarifaire sur les revenus requis est estimé en considérant les coûts annuels associés aux ajouts nets à la base de tarification ainsi que les revenus provenant des besoins additionnels de transport. Le Transporteur présente cet impact par rapport au tarif de transport de 72,00 \$/kW en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2009.

[78] Pour les investissements ne générant pas de revenus additionnels, le Transporteur apporte des raffinements à l'établissement de l'impact tarifaire, en conformité avec la décision D-2009-013⁶, dans laquelle la Régie précisait que les méthodes utilisées pour évaluer l'effet sur les tarifs pouvaient faire l'objet d'améliorations, si nécessaire. Ainsi, le Transporteur présente l'impact sur les revenus requis des nouvelles mises en service ainsi que l'effet sur les revenus requis des mises en service antérieures pour les investissements ne générant pas de revenus additionnels. On constate que l'impact sur les revenus requis des nouvelles mises en service est amoindri par l'effet des mises en service antérieures. Aux fins de l'établissement de l'impact sur le tarif de transport, les besoins sont évalués à 38 072 MW pour toute la période.

[79] Selon le Transporteur, compte tenu du changement de la méthode comptable d'amortissement, pour que le coût des investissements ne générant pas de revenus additionnels soit totalement récupéré à partir de ses revenus requis, il y aura un impact tarifaire à la hausse de l'ordre de 2,6 % pour l'ensemble de la période 2010-2019.

[80] Afin de déterminer l'impact tarifaire des investissements générant des revenus additionnels, le Transporteur prend en considération les besoins de transport ainsi que les coûts des mises en service applicables à ces investissements. La prévision pour le service d'alimentation de la charge locale est obtenue du Distributeur, tandis que la prévision du service de transport de point à point de long terme est effectuée selon l'anticipation de réservations de la part des clients de ce service. En fait, ces investissements et les revenus additionnels anticipés induisent une pression à la baisse de l'ordre de 1,1 % sur les tarifs en vigueur en 2009 pour la période 2010-2019.

⁶ Dossier R-3670-2008.

[81] L'augmentation tarifaire globale sur la période 2010-2019 pour l'ensemble des investissements est de l'ordre de 1,2 %.

[82] La FCEI est préoccupée par les impacts tarifaires des investissements du Transporteur. Dans les dossiers d'investissements antérieurs, le Transporteur a souvent démontré que les investissements amèneraient un impact à la baisse sur les tarifs de transport. Or, ces baisses tarifaires ne sont jamais visibles dans les dossiers tarifaires. La FCEI recommande qu'un suivi de l'impact tarifaire réel des investissements soit instauré dans le cadre des dossiers de demandes d'investissements de moins de 25 M\$.

[83] À cet égard, le Transporteur souligne que l'intégration dans la base de tarification des investissements autorisés ainsi que l'établissement des tarifs de transport sont effectués dans le cadre des demandes tarifaires. Le Transporteur est d'avis que ces aspects ne doivent pas faire partie des demandes d'autorisation des projets d'investissements, ni des suivis pouvant être requis à la suite de ces demandes.

[84] Le Transporteur est également d'avis qu'il est approprié de maintenir l'approche actuelle concernant l'impact tarifaire, puisque toute modification pourrait avoir des répercussions sur les modalités d'application de la politique d'ajouts au réseau que la Régie examinera dans un dossier ultérieur.

[85] La Régie juge qu'il n'est pas approprié de requérir du Transporteur qu'il dépose un suivi de l'impact tarifaire réel des investissements. La Régie considère qu'un tel suivi n'est pas nécessaire pour juger si les budgets d'investissements demandés par le Transporteur pour une année donnée sont requis. De plus, un tel suivi ne fournirait qu'une explication partielle de l'impact tarifaire global qui est la résultante de plusieurs autres paramètres.

[86] La Régie constate que le changement de la méthode comptable pour l'amortissement des actifs du Transporteur cause une pression à la hausse sur les tarifs. Cette augmentation tarifaire est toutefois atténuée par l'anticipation de croissance des besoins. L'augmentation tarifaire globale sur la période 2010-2019 pour l'ensemble des investissements serait de l'ordre de 1,2 %.

5. IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT

[87] Le Transporteur maintient la démarche de planification des investissements qu'il a entreprise depuis plusieurs années visant à prioriser la fiabilité du réseau de transport d'électricité et d'améliorer la continuité de service.

[88] Depuis l'acquisition, en janvier 2008, des actifs de télécommunications, le Transporteur poursuit l'achèvement des programmes, alors en cours, de numérisation de liaisons hertziennes, de concert avec la numérisation des systèmes d'automatismes, et de modernisation de liaisons optiques. Ces programmes sont essentiels pour assurer la performance du réseau de transport d'électricité.

[89] La Régie considère que les investissements proposés par le Transporteur sont nécessaires et qu'ils contribueront à maintenir et à améliorer la performance du réseau de transport d'électricité et l'efficacité du Transporteur.

6. RÉALLOCATION ENTRE LES CATÉGORIES

[90] Afin de disposer d'une marge de manœuvre suffisante pour la gestion efficace de ses investissements, tout en allégeant le processus réglementaire qui les encadre, le Transporteur demande à la Régie la permission de réallouer jusqu'à 25 M\$ entre les catégories d'investissements sans toutefois excéder le montant total des investissements qui seront autorisés pour l'ensemble des catégories.

[91] La Régie autorise le Transporteur à réallouer jusqu'à 25 M\$ entre les catégories d'investissements, sans toutefois excéder le montant total des investissements autorisés par la présente décision pour l'ensemble des catégories.

[92] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE la demande du Transporteur;

AUTORISE des investissements de 634,7 millions de dollars en 2010 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$, selon les catégories suivantes :

- | | | |
|---|---|-----------|
| • | Maintien des actifs | 418,8 M\$ |
| • | Maintien et amélioration de la qualité du service | 67,2 M\$ |
| • | Respect des exigences | 30,9 M\$ |
| • | Croissance des besoins de la clientèle | 117,8 M\$ |

PERMET au Transporteur de réallouer jusqu'à 25 M\$ entre les catégories d'investissements, sans toutefois excéder le montant total des investissements autorisés par la présente décision pour l'ensemble des catégories;

DEMANDE au Transporteur de se conformer à l'ensemble des autres éléments décisionnels contenus dans la présente décision.

Gilles Boulianne
Régisseur

Marc Turgeon
Régisseur

Jean-François Viau
Régisseur

Représentants :

- Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (ACEF de l'Outaouais) représentée par M^e Stéphanie Lussier;
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI) représentée par M^e André Turmel;
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME) représenté par M^e Geneviève Paquet;
- Hydro-Québec représentée par M^e F. Jean Morel et M^e Carolina Rinfret;
- Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É./AQLPA) représenté par M^e Dominique Neuman.