

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2003-71

R-3504-2002

9 avril 2003

PRÉSENTS :

M. Jean-Noël Vallière, B. Sc (Écon.)

M^e Benoît Pepin, LL. M.

M^{me} Francine Roy, M.B.A.

Régisseurs

Hydro-Québec

Demanderesse

Décision

Demande du Transporteur d'électricité afin d'obtenir une autorisation pour acquérir ou construire en 2003 des immeubles ou des actifs destinés au transport de l'électricité en vertu de l'article 73 de la Loi sur la Régie de l'énergie

1. DEMANDE

Le 6 décembre 2002, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose une demande d'autorisation pour acquérir ou construire en 2003 des immeubles ou des actifs destinés au transport de l'électricité 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'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 d'application). Le total des investissements à être autorisés s'élève à 258,8 M \$ et se répartit comme suit :

•	Maintien des actifs	161,5 M \$
•	Amélioration de la qualité	48,7 M \$
•	Respect des exigences	9,2 M \$
•	Croissance des besoins	<u>39,4 M \$</u>
	TOTAL	258,8 M \$

Le Transporteur demande aussi que lui soit permis de réallouer entre ces différentes catégories d'investissements jusqu'à 10 % des investissements totaux autorisés par la décision sur la présente demande, sans toutefois excéder le montant total des investissements qui seront autorisés par la décision de la Régie de l'énergie (la Régie) pour l'ensemble des catégories.

Ces investissements de 258,8 M \$ s'inscrivent dans des prévisions d'investissements réglementés d'une valeur totale de 610,2 M \$ composées d'un montant de 22,9 M \$ pour des projets dont le coût individuel est égal ou supérieur à 25 M \$ et d'un montant de 587,3 M \$ pour des projets d'investissements dont le coût individuel est inférieur à 25 M \$.

Les investissements pour des projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M \$ est composé du montant de 258,8 M \$ qui fait l'objet de la présente demande et d'un montant de 328,5 M \$ requis pour poursuivre la réalisation de projets qui, aux fins de l'article 1 du Règlement d'application, sont déjà reconnus prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport.

¹ L.R.Q., c. R-6.01.

² (2001) 133 G.O. II, 6165.

2. CADRE JURIDIQUE ET PROCÉDURAL

Les obligations du Transporteur en matière d'autorisation pour acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport d'électricité sont définies à l'article 73 de la Loi. En vertu du deuxième alinéa de l'article 1 du Règlement d'application, une autorisation de la Régie est requise, notamment, pour acquérir, construire ou disposer des immeubles ou actifs destinés au transport de l'électricité pour les projets dont le coût est inférieur à 25 M \$ et qui n'ont pas été encore reconnus prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport. L'article 5 du Règlement d'application prévoit que :

« 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. »

Les différentes sections de la preuve soumise à l'appui de la demande du Transporteur abordent chacune de ces cinq catégories d'information de même que les demandes complémentaires de la Régie décrites et consignées à l'Annexe A de sa décision D-2002-81. Le 24 janvier 2003, le Transporteur répond aussi à la demande de renseignements no 1 de la Régie dans le présent dossier.

Dans sa décision procédurale D-2002-284 du 17 décembre 2002, la Régie invite les intéressés à prendre connaissance du contenu de la requête du Transporteur et à présenter leurs observations par écrit. Aucun intéressé ne demande de participer à l'étude de cette demande. Le 4 février 2003, le Transporteur dépose ses commentaires et argumentation au dossier. La Régie prend alors le dossier en délibéré.

3. JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS

Le Transporteur explique avoir comme 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. Pour réaliser sa mission, il s'est doté d'une stratégie d'investissements qui se déploie principalement sur quatre axes :

1. Limiter les investissements visant à assurer la pérennité de ses installations à 1,3 % de la valeur d'origine de ses actifs;
2. Fournir des services de transport de qualité, fiables et adaptés aux besoins des clients;
3. Assurer la disponibilité et la capacité de son réseau 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 budgétaires³.

Le Transporteur indique que les investissements prévus en 2003 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 lui permettront aussi de poursuivre ses efforts en vue d'améliorer la qualité de son service de façon à répondre adéquatement aux attentes de son principal client, Hydro-Québec dans ses activités de distribution (le Distributeur), et à celles des producteurs et des grossistes qui utilisent également son réseau⁴.

Les investissements liés aux activités réglementées de transport d'électricité se subdivisent en quatre catégories, soit Maintien des actifs, Amélioration de la qualité, Respect des exigences et Croissance des besoins de la clientèle. De façon générale, ces investissements sont liés aux activités courantes du Transporteur⁵.

3.1 MAINTIEN DES ACTIFS

Le Transporteur fait valoir que les investissements en Maintien des actifs sont requis pour préserver la qualité du service offert à sa clientèle existante tout en mettant à profit les plus récents progrès techniques disponibles et utiles. Ces investissements visent plus particulièrement les activités suivantes :

- Investissements majeurs, rendus nécessaires afin d'assurer la pérennité des installations de transport et de les remettre en bon état de fonctionnement;
- Activités reliées au démantèlement, sans reconstruction, d'équipements de transport devenus inutilisables;
- Activités dont la non-réalisation entraînerait une détérioration irrémédiable des équipements ou installations de transport qui en empêcherait l'utilisation normale;

³ Pièce HQT-1, document 1, page 13.

⁴ Commentaires et argumentation du Transporteur, page 6.

⁵ Commentaires et argumentation du Transporteur, pages 3 et 4.

- Activités liées au remplacement ou à la réfection rendues nécessaires à la suite d'une défaillance ou d'un bris d'équipement; et
- Activités reliées aux équipements de soutien ou aux bâtiments administratifs⁶.

Pour les années 1997-2003, les investissements prévus et réalisés pour le Maintien des actifs sont les suivants⁷ :

Années	Investissements prévus (M \$)	Investissements réalisés (M \$)
1997	ND	129,3
1998	ND	360,9
1999	224,0	201,2
2000	209,2	190,6
2001	ND	207,5
2002	228,4	239,5*
2003	240,0	

* estimé

Pour déterminer le niveau des investissements annuels à effectuer dans cette catégorie, le Transporteur a mis en place un processus basé sur des analyses et des diagnostics établis à partir de l'état réel des équipements de transport⁸. Par ailleurs, le Transporteur souligne qu'il ne produit pas de document spécifique sur l'état de l'ensemble du réseau de transport. Les évaluations effectuées d'une année à l'autre portent plutôt sur différentes composantes du réseau⁹.

Le Transporteur fait valoir que, depuis plusieurs années, la planification en Maintien des actifs reflète son orientation de limiter ces investissements à un taux de 1,3 % de la valeur d'origine des actifs. Jusqu'à maintenant, il n'a utilisé que ce ratio comme balise de gestion concernant les investissements dans cette catégorie. Pour le Transporteur, cette cible est un maximum d'investissements considéré acceptable dans une perspective multiannuelle pour atteindre les objectifs de sa mission¹⁰.

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

⁷ Pièce HQT-1, document 1, page 15 et décision D-2002-81, dossier R-3476-2001, 12 avril 2002, page 5.

⁸ Pièce HQT-1, document 1, page 18.

⁹ Pièce HQT-2, document 1, page 9.

¹⁰ Pièce HQT-2, document 1, pages 14 et 15.

Le tableau ci-après présente une analyse détaillée des investissements en Maintien des actifs pour la période 2001-2003. On y retrouve les investissements par principales classes d'actifs, la valeur d'origine des actifs du Transporteur et les ratios d'investissements par rapport à ces valeurs d'origine¹¹ :

**ANALYSE DÉTAILLÉE DES INVESTISSEMENTS
EN MAINTIEN DES ACTIFS (M \$)**

	Réel 2001	Estimé 2002	Prévu 2003
Investissements totaux – Maintien des actifs	207,5	239,5	240,0
Actifs de réseau (postes, lignes, autres actifs)	172,4	192,3	197,4
<i>Actifs de soutien</i>	<i>35,1</i>	<i>47,2</i>	<i>42,6</i>
Bâtiments (administratifs, laboratoires)	1,4	4,7	4,3
Matériel roulant	14,4	17,3	15,5
Autres actifs de soutien	19,3	25,2	22,8
Valeur d'origine des actifs du Transporteur	18 362,6	18 737,1	19 137,1
	(31 déc. 00)	(31 déc. 01)	(31 déc. 02 – Estimé)
Actifs de réseau (postes, lignes, autres actifs)	17 652,3	18 000,7	18 359,8
<i>Actifs de soutien</i>	<i>710,3</i>	<i>736,4</i>	<i>777,3</i>
Bâtiments (administratifs, laboratoires)	218,9	222,8	227,5
Matériel roulant	79,2	88,1	105,4
Autres actifs de soutien	412,2	425,5	444,4
Ratio d'investissement - Maintien des actifs (Investissements en Maintien des actifs/valeur d'origine des actifs)			
<i>Actifs du Transporteur</i>	<i>1,13 %</i>	<i>1,28 %</i>	<i>1,25 %</i>
<i>Actifs de réseau (postes, lignes, autres actifs)</i>	<i>0,98 %</i>	<i>1,07 %</i>	<i>1,08 %</i>
<i>Actifs de soutien</i>	<i>4,94 %</i>	<i>6,41 %</i>	<i>5,48 %</i>
Bâtiments (administratifs, laboratoires)	0,64 %	2,11 %	1,89 %
Matériel roulant	18,18 %	19,64 %	14,71 %
Autres actifs de soutien	4,68 %	5,92 %	5,13 %

¹¹ Pièce HQT-1, document 1, page 40.

Le Transporteur indique que l'évolution des investissements de 207,5 M \$ en 2001 à 240,0 M \$ prévus pour l'année 2003 consacrés à la catégorie Maintien des actifs est entre autres imputable au vieillissement des différentes composantes du réseau de transport que le Transporteur doit maintenir en bon état de fonctionnement. Elle s'explique aussi du fait que les investissements dans cette catégorie succèdent systématiquement aux investissements initialement réalisés pour répondre à la croissance des besoins. Le Transporteur ajoute qu'une croissance à long terme des montants investis dans cette catégorie est, par ailleurs, normale et reflète l'évolution de la base de tarification du Transporteur¹².

Plus particulièrement, la portion d'investissements requise en 2003 spécifiquement pour le Maintien des actifs de réseau s'établit à 197,4 M \$, soit un ratio de 1,08 %, tel qu'il appert du tableau précédent. Selon son expérience et les différentes évaluations faites sur le réseau, le Transporteur estime qu'un ratio de 1,1 % permet d'assurer et de maintenir la fiabilité de ses actifs de réseau, qui comprennent les postes, les lignes et les autres équipements nécessaires au transport de l'électricité¹³.

L'enveloppe d'investissements requise pour les actifs de soutien se situe à 42,6 M \$ correspondant à un ratio d'investissement de l'ordre de 5,48 %. De par leur nature, les actifs de soutien ont une durée de vie utile beaucoup plus courte et doivent être renouvelés plus rapidement que les actifs de réseau. Le Transporteur considère raisonnable d'utiliser comme référence un ratio d'investissement oscillant entre 5 % et 7 % de la valeur d'origine des actifs de soutien¹⁴. Ces actifs comprennent :

- Des bâtiments : le niveau des investissements de 4,3 M \$ prévu en 2003 correspond approximativement à la dépréciation annuelle des bâtiments. Leur durée de vie utile moyenne est évaluée à 36 ans et 30 % de la valeur d'origine de ces actifs est amortie. Le Transporteur considère qu'un ratio d'investissements de l'ordre de 2,0 % est adéquat pour maintenir l'état de ces actifs¹⁵;
- Du matériel roulant : l'augmentation du nombre de défaillances et les coûts élevés de maintenance des dernières années ont amené le Transporteur à mettre en place, au cours de l'année 2001, un plan quinquennal de rattrapage. Des investissements annuels de l'ordre de 15,5 M \$ d'ici 2006 permettront ainsi au Transporteur d'atteindre un meilleur équilibre entre les efforts en maintenance et le renouvellement du parc¹⁶; et

¹² Pièce HQT-1, document 1, page 20.

¹³ Pièce HQT-1, document 1, pages 21 et 22.

¹⁴ Pièce HQT-1, document 1, pages 22 et 23.

¹⁵ Pièce HQT-1, document 1, pages 23 et 24.

¹⁶ Pièce HQT-1, document 1, page 23.

- D'autres actifs de soutien : d'une valeur d'origine de 444,4 M \$, ils sont constitués principalement d'équipements de laboratoire, d'outils, de systèmes informatiques, d'ordinateurs et d'équipements de vérification, dont la moyenne de vie utile est de 12 ans. Les investissements de 22,8 M \$ requis en 2003 permettront le remplacement d'équipements souvent onéreux en fonction des caractéristiques de sécurité ou des fonctions hautement spécialisées requises pour le réseau. Le ratio de 5,1 % en 2003 pour cette classe d'actifs est requis afin, entre autres, de maintenir la sécurité et l'efficacité des interventions du Transporteur. Ce ratio est d'ailleurs comparable aux besoins ciblés en 2001 et 2002¹⁷.

Le niveau d'investissements total prévu en Maintien des actifs est de 240,0 M \$ pour 2003. Les investissements de cette catégorie à être autorisés par la Régie sont de 161,5 M \$ dont 42,5 M \$ correspondent à des projets en cours et 119,0 M \$ à des projets débutant en 2003¹⁸. Les investissements reliés aux projets réputés prudemment acquis et utiles s'élèvent à 78,5 M \$. Par ailleurs, le Transporteur indique aussi que la moyenne annuelle des dispositions d'actifs ces dernières années étaient de 40 cas, pour une valeur de 3 M \$¹⁹.

OPINION DE LA RÉGIE

La Régie constate que le niveau d'investissements prévu en 2003 en Maintien des actifs est stable par rapport au niveau d'investissements estimé pour l'année 2002 et est légèrement inférieur à la balise de 1,3 % de la valeur d'origine des actifs de transport utilisée par le Transporteur comme maximum d'investissements considéré acceptable dans une perspective multiannuelle.

La Régie autorise des investissements en Maintien des actifs de 161,5 M \$ en 2003 pour les raisons suivantes :

- 1) Ces investissements sont à l'intérieur d'une enveloppe de 1,3 % de la valeur d'origine des actifs de transport, présentée comme une balise de saine gestion;
- 2) Ce taux permet d'investir un niveau minimum pour maintenir la pérennité des équipements dont la valeur d'origine est estimée à 19 137,1 G \$.

Pour les prochains dossiers annuels d'acquisition d'actifs de transport dont le coût individuel est inférieur à 25 M \$, la Régie considère utile que le Transporteur continue de scinder les

¹⁷ Pièce HQT-1, document 1, page 24.

¹⁸ Pièce HQT-1, document 1, page 11.

¹⁹ Pièce HQT-1, document 1, page 7.

investissements de la catégorie Maintien des actifs en classes d'actifs homogènes (équipements du réseau, bâtiments administratifs, matériel de transport et autres actifs de soutien) et que pour les projets s'échelonnant sur plusieurs années, il fournisse non seulement les investissements prévus pour l'année en cours, mais aussi les montants impliqués pour les années subséquentes. La Régie demande également au Transporteur de continuer à utiliser les formats de tableaux et graphiques qui ont servi au présent dossier.

3.2 AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ

Le Transporteur explique que les investissements liés à cette catégorie 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;
- Activités reliées au rehaussement de la qualité du produit électrique transporté;
- 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 transport²⁰.

Cette catégorie 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. Ce dernier considère cette cible optimale comme constituant un juste compromis entre la nécessité d'investir massivement pour rehausser l'indice et le niveau de continuité de service présentement offert à la clientèle²¹.

Pour les années 1997-2003, les investissements prévus et réalisés sont indiqués ci-dessous²² :

²⁰ Pièce HQT-1, document 1, page 8.

²¹ Pièce HQT-1, document 1, page 24.

²² Pièce HQT-1, document 1, page 15 et décision D-2002-81, R-3476-2001, 12 avril 2002, page 9.

Année	Investissements prévus (M \$)	Investissements réalisés (M \$)
1997	ND	106,9
1998	ND	212,6
1999	375,9	192,1
2000	208,4	162,3
2001	ND	116,0
2002	220,0	167,5*
2003	265,8	

* estimé

Le Transporteur planifie des investissements globaux de 265,8 M \$ pour l'Amélioration de la qualité en 2003 dont 48,7 M \$ font l'objet d'une autorisation dans le cadre du présent dossier.

La majeure partie de la différence, soit des investissements de 208,1 M \$ est requise pour la poursuite de projets découlant du verglas de 1998, lesquels sont réputés prudemment acquis et utiles aux fins de l'application de la Loi et du Règlement d'application. S'y ajoute un montant de 9,0 M \$ prévu pour un projet dont le coût est égal ou supérieur à 25 M \$.

La présente demande de 48,7 M \$ est composée de 31,3 M \$ pour de nouveaux projets débutant en 2003 alors qu'un montant de 17,4 M \$ est prévu pour la poursuite des projets en cours à la suite de l'autorisation de la Régie pour les investissements en 2002.

Le Transporteur souligne que la croissance de 98,3 M \$ de 2002 à 2003 des investissements en Amélioration de la qualité découle directement des investissements reliés au verglas de 1998²³. À noter toutefois que le projet de l'interconnexion avec l'Ontario est suspendu en 2002 et que le Transporteur entend prendre une orientation définitive au cours de l'année 2003²⁴.

OPINION DE LA RÉGIE

La Régie note que 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. Par ailleurs, la

²³ Pièce HQT-2, document 1, page 13.

²⁴ Pièce HQT-1, document 1, page 28.

Régie constate qu'en 2001, le Transporteur a atteint un niveau de 0,51 heure d'interruption. Nonobstant cette bonne performance, la Régie constate une hausse de 51,5 M \$ entre les investissements réels de 2001 et les investissements estimés de 2002 de même qu'une hausse de 98,3 M \$ entre les dépenses estimées de 2002 et les investissements prévus pour 2003.

La Régie autorise des investissements en Amélioration de la qualité de 48,7 M \$ en 2003, mais réitère néanmoins la préoccupation exprimée dans sa décision D-2002-81 voulant qu'il est essentiel de pouvoir 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.

3.3 RESPECT DES EXIGENCES

Les investissements dans cette catégorie sont requis pour respecter des obligations ou satisfaire sans délai des exigences législatives et 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 aux obligations de santé et sécurité.

Pour les années 1997-2003, les investissements prévus et réalisés sont indiqués ci-dessous²⁵ :

Année	Investissements prévus (M \$)	Investissements réalisés (M \$)
1997	ND	ND
1998	ND	4,5
1999	8,3	13,2
2000	39,1	32,2
2001	ND	22,2
2002	26,6	14,3*
2003	21,4	

* estimé

Le Transporteur prévoit des investissements totaux en 2003 de 21,4 M \$ dont un montant de 12,2 M \$ relatif à la poursuite de projets reconnus prudemment acquis et utiles.

²⁵ Pièce HQT-1, document 1, page 15 et décision D-2002-81, dossier R-3476-2001, 12 avril 2002, page 11.

La présente demande vise des investissements pour un montant de 9,2 M \$ composé d'un montant de 2,4 M \$ pour la poursuite des projets autorisés par la Régie en 2002 et d'un montant de 6,8 M \$ pour le démarrage de nouveaux projets. Le Transporteur concentrera ses efforts au niveau du respect d'obligations environnementales, plus particulièrement en réalisant des projets d'implantation de bassins et de systèmes de récupération d'huile dans des postes de transport²⁶.

OPINION DE LA RÉGIE

La Régie autorise des investissements pour le Respect des exigences de 9,2 M \$ en 2003. Les sommes proposées apparaissent raisonnables et en continuité des sommes investies au cours des deux années précédentes.

3.4 CROISSANCE DES BESOINS DE LA CLIENTÈLE

Le Transporteur explique 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 de la charge locale exprimés par 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. Le Transporteur doit également procéder aux modifications de ses équipements rendues nécessaires à la suite des projets de rééquipement ou de réfection d'une centrale lorsque sont modifiés les groupes de production existants.

D'autre part, les investissements pour cette catégorie assurent également l'intégration de la demande. Ils consistent notamment en l'addition de transformateurs, d'équipements de compensation et d'autres équipements nécessaires à l'alimentation de la charge québécoise²⁷.

Pour les années 1997-2003, les investissements prévus et réalisés pour la croissance des besoins de la clientèle sont indiqués ci-dessous²⁸ :

²⁶ Pièce HQT-1, document 1, page 28.

²⁷ Pièce HQT-1, document 1, page 10.

²⁸ Pièce HQT-1, document 1, page 15 et décision D-2002-81, dossier R-3476-2001, 12 avril 2002, page 8.

Année	Investissements prévus (M \$)	Investissements réalisés (M \$)
1997	ND	47,7
1998	ND	39,3
1999	74,0	48,6
2000	107,2	113,0
2001	ND	75,2
2002	65,0	77,4*
2003	83,0	

* estimé

En 2003, le Transporteur prévoit des investissements totaux de 83,0 M \$ pour la catégorie Croissance des besoins de la clientèle dont 39,4 M \$ sont visés par la présente demande.

La différence est composée d'un premier montant de 13,9 M \$ requis pour des projets nécessitant une autorisation spécifique de la Régie dont l'intégration de la puissance de la centrale de la Toulnostouc ainsi qu'un autre projet majeur relatif à une intégration de charge à être déposé à la Régie en temps opportun.

Elle est aussi composée des projets d'investissements en 2003 réputés prudemment acquis et utiles qui s'élèvent à 29,7 M \$. Ce montant se répartit également entre les activités d'intégration de charge et d'intégration de puissance.

Le Transporteur souligne que, du 39,4 M \$ à approuver, les travaux déjà en cours pour des projets autorisés par la Régie en 2002 représentent une enveloppe de 16,3 M \$. Le solde des investissements de 23,1 M \$ est nécessaire pour les projets qui débiteront en 2003. Le montant de 39,4 M \$ est majoritairement (86 %) associé à l'intégration de charge selon les prévisions du Distributeur alors que le montant résiduel de 5,5 M \$ (14 %) est prévu pour des projets d'intégration de puissance²⁹.

OPINION DE LA RÉGIE

La Régie autorise des investissements au montant de 39,4 M \$ pour la Croissance des besoins de la clientèle. Dans le présent dossier, la Régie considère que les investissements liés au soutien de la croissance de la demande sont nécessaires dans la mesure où ils

²⁹ Pièce HQT-1, document 1, page 30.

découlent d'une demande du Distributeur pour desservir la charge locale. La Régie est satisfaite des informations fournies par le Transporteur pour expliquer ces investissements.

La Régie considère opportun que le Transporteur continue, pour les années à venir, de quantifier et de justifier les investissements associés à la Croissance des besoins de la clientèle en indiquant la valeur de la croissance de la demande par catégorie de clientèle ainsi que le détail des coûts et revenus annuels relatifs aux investissements requis. Pour les projets de cette catégorie s'étalant sur plusieurs années, la Régie demande également au Transporteur de continuer de fournir les montants correspondant aux années subséquentes.

4. IMPACT SUR LES TARIFS

Les investissements que compte faire le Transporteur en 2003 sont analysés sous deux angles : 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 2003, les investissements ne générant pas de revenus additionnels se chiffrent à 527,2 M \$, soit la somme des investissements associés aux catégories Maintien des actifs, Amélioration de la qualité et Respect des exigences alors que les investissements nécessaires au soutien de la Croissance des besoins de la clientèle s'élèvent à 83,0 M \$.

Le Transporteur rappelle qu'il est important qu'il investisse de façon systématique des montants suffisants pour assurer à sa clientèle un même niveau de qualité répondant à leurs besoins et qu'il vise à améliorer la performance de son réseau par une sélection appropriée de ses projets.

Investissements ne générant pas de revenus additionnels

Selon le Transporteur, il est possible d'un point de vue théorique de conclure que si, en moyenne, les investissements ne générant pas de revenus additionnels ne dépassent pas la charge annuelle d'amortissement, ces investissements 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.

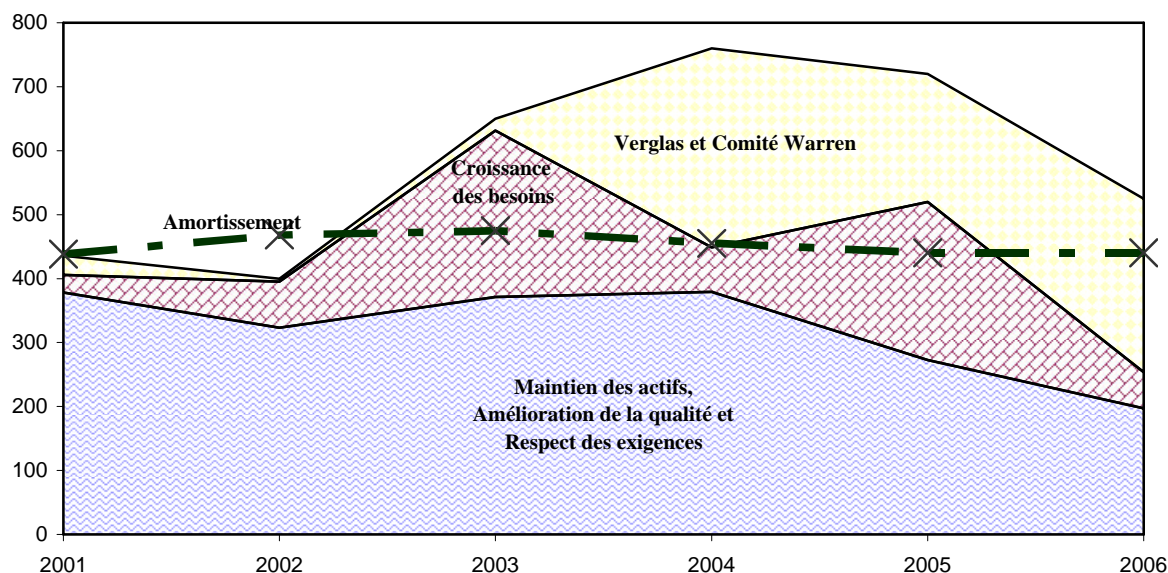
Le Transporteur fait valoir que, dans un horizon de moyen terme, soit de 2001 à 2006, si l'on ne tient pas compte des mises en exploitation prévues relatives aux investissements rendus nécessaires à la suite des événements exceptionnels de 1998, la moyenne des mises

en exploitation (442,4 M \$) sera inférieure aux montants d'amortissement pour la même période (452,7 M \$). Ainsi, la mise en exploitation des projets « excluant le verglas » n'aura pas d'impact significatif sur les tarifs du Transporteur au cours de cette période³⁰.

MISE EN EXPLOITATION (BRUT) ET AMORTISSEMENT (M \$)³¹

Catégorie	Réel	Estimé	Prévu	Planification révisée		
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Maintien, Amélioration, Respect	378,4	322,8	371,4	379,3	272,4	197,0
Croissance des besoins	27,1	72,5	260,3	69,1	247,5	56,6
Verglas et Comité Warren	<u>30,3</u>	<u>4,7</u>	<u>18,3</u>	<u>311,6</u>	<u>200,1</u>	<u>271,4</u>
Total	435,8	400,0	650,0	760,0	720,0	525,0
Amortissement	438,0	468,0	475,0	455,0	440,0	440,0

Mises en exploitation réelles et prévues (M\$)



Source : pièce HQT-1, document 1, page 32.

Investissements nécessaires au soutien de la croissance de la demande

Selon le Transporteur, l'impact tarifaire des projets d'investissements reliés à la Croissance des besoins de la clientèle fait appel à un autre type d'évaluation afin d'estimer de quelle

³⁰ Pièce HQT-1, document 1, page 32.

³¹ Pièce HQT-1, document 1, page 32.

façon les tarifs établis en fonction des revenus requis du Transporteur ne suffiraient plus à en absorber le coût. À cette fin, le Transporteur utilise une méthodologie cohérente avec celle de sa demande tarifaire 2001 (dossier R-3401-98)³².

Le Transporteur mentionne toutefois qu'il est impossible d'isoler les seuls investissements de moins de 25 M \$ dans une telle analyse puisqu'elle repose sur la prévision de la charge locale du Transporteur, laquelle encadre la planification de tous les projets de croissance en incorporant l'ensemble des projets d'investissements, soit ceux réputés prudemment acquis et utiles, ceux dont le coût individuel est égal ou supérieur à 25 M \$ et ceux dont le coût individuel est inférieur à 25 M \$. Cette analyse porte donc sur les données globales d'une année d'investissements et sur leur relation avec le besoin de satisfaire l'évolution de la demande de la clientèle³³.

Le Transporteur fait valoir que l'analyse à la marge de l'investissement de 83 M \$ en 2003 pour répondre à la croissance des besoins de la charge locale démontre un impact favorable de cet investissement sur le prix du service de transport³⁴.

**Analyse à la marge de l'investissement de 83 M \$
en Croissance des besoins de la clientèle**

Année	2002	2003	Croissance
Réservation (MW)			
Charge locale	31 726	32 294	568
Point à point	3 844	3 844	0
Total	35 570	36 138	568
Revenus requis (M\$)	2 593		
A) Tarif actuel (\$/kW)	72,91		
B) Investissements (M\$)		83	
C) Coût annuel (M\$)		12	
D) Croissance (MW)		568	
C/D) Coût unitaire (\$/kW)		20,39	
C/A) Croissance minimale (MW)		159	

Comme l'illustre ce tableau, les investissements de 83 M \$ se traduiront par des coûts qui s'élèvent à 12 M \$ pour la première année. En juxtaposant ces coûts additionnels à la croissance des besoins de la charge locale pour 2003, soit 568 MW, le coût unitaire de ces

³² Pièce HQT-1, document 1, page 33.

³³ Pièce HQT-1, document 1, page 33.

³⁴ Pièce HQT-1, document 1, page 34.

projets d'investissements s'élève à seulement 20,39 \$/kW, montant bien inférieur à celui du tarif de transport annuel de 72,91 \$/kW.

Comme l'enveloppe de 83,0 M \$ prévue en 2003 dans cette catégorie n'est pas la seule liée à la croissance annuelle de la charge mesurée pour une seule année, le Transporteur fait valoir qu'il est possible de déterminer le niveau de croissance correspondant à un impact neutre sur le tarif. Ainsi, les investissements de 83,0 M \$ auraient un impact neutre sur le tarif pour une croissance de la demande de seulement 159 MW, ce qui est inférieur à la croissance prévue de 568 MW en 2003.

De plus, le Transporteur souligne que si l'on intègre à cet exercice d'évaluation les flux monétaires générés de 2003 à 2008 par les investissements en Croissance des besoins de la clientèle combinés à la croissance des besoins de la charge locale de 3 060 MW sur la période correspondante, on constate l'impact favorable de ces investissements sur le prix du service de transport. En posant comme hypothèse que la demande de la charge locale demeure fixe après 2008 et qu'aucun investissement n'est réalisé après cette date, le prix de transport qui en résulterait sur une base actualisée s'élèverait à 69,53 \$/kW soit un niveau inférieur au prix actuel³⁵.

OPINION DE LA RÉGIE

La Régie a pris connaissance de l'approche préconisée par le Transporteur en matière d'analyse d'impacts sur les tarifs.

La Régie est soucieuse du fait qu'à partir de 2004, les valeurs des mises en exploitation, incluant les projets reliés au verglas, excéderont les sommes annuelles d'amortissement, et ce jusqu'en 2006 inclusivement, résultant en un impact possible à la hausse sur les tarifs tel qu'observé au graphique de la page 15.

À ce niveau, la Régie demande au Transporteur de proposer une méthode pour mesurer l'impact tarifaire à la marge des investissements en prenant en compte les mises en exploitation annuelles projetées.

³⁵ Pièce HQT-1, document 1, pages 34, 35 et Annexe D.

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 les 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'impacts 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.

La Régie constate, à l'instar du Transporteur dans sa demande, que la valeur des mises en exploitation prévues pour 2003 (389,7 M \$) est inférieure à la charge annuelle d'amortissement prévue pour la même année, soit 475,0 M \$. La Régie juge donc que les investissements ne générant pas de revenus additionnels n'auront pas d'impact à la hausse sur les tarifs.

Investissements nécessaires au soutien de la croissance de la demande

La Régie prend note que la méthodologie proposée par le Transporteur pour mesurer l'impact de la croissance de la demande sur les tarifs indique un impact à la baisse.

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

Le Transporteur fait valoir que les investissements qui font l'objet de la présente demande permettront au Transporteur de rencontrer les cibles fixées quant à ses différents indicateurs de performance, dont notamment les indices de *Satisfaction de la clientèle Grande entreprise*, de *Continuité de service*, d'*Incidents d'exploitation*, de *Nombre et durée des pannes et des interruptions programmées* et des indicateurs *CPS1* et *CPS2*.

Plus particulièrement, les investissements majeurs en Amélioration de la qualité depuis le verglas de 1998 ont pour objectif de limiter les impacts négatifs sur les clients du Transporteur en diminuant la possibilité d'une perte d'alimentation prolongée tout en

limitant les dommages importants à ses équipements. Le Transporteur souligne que ces cibles ne sont pas exclusivement reliées aux investissements en Amélioration de la qualité, mais également au résultat d'une approche globale de gestion et d'une multitude d'activités de support, de maintenance, de communication et de gestion de réseau.

La cible concernant l'indice de continuité de transport est maintenue à 0,65 heure/client pour l'année 2003³⁶.

OPINION DE LA RÉGIE

La Régie juge raisonnables les explications du Transporteur et conclut que les investissements faisant l'objet de la présente demande devraient contribuer au maintien de la qualité du service et de la fiabilité du réseau.

La Régie note que le Transporteur maintient l'indice de continuité de transport à 0,65 heure/client pour 2003 et lui demande de présenter lors de ses prochaines demandes le résultat de ses indicateurs de performance.

6. RÉALLOCATION ENTRE LES DIFFÉRENTES CATÉGORIES

Le Transporteur explique que les quatre catégories d'investissements utilisées dans sa planification ne constituent pas nécessairement des cloisons étanches. Certains montants peuvent être réalloués exceptionnellement d'une catégorie à une autre lorsque les projets finaux sont précisés et suivant les priorités d'investissements arrêtées par le Transporteur. Certaines situations imprévues peuvent aussi avoir comme conséquence de décaler le démarrage de certains projets. Le Transporteur a alors l'occasion d'accélérer ou d'anticiper le démarrage d'autres projets n'appartenant pas nécessairement aux mêmes catégories, afin d'optimiser ses opérations³⁷.

Le Transporteur fait valoir qu'une réallocation jusqu'à 10 % des investissements autorisés, entre les différentes catégories budgétaires, lui donnera une certaine flexibilité et contribuera à alléger le processus réglementaire³⁸.

³⁶ Pièce HQT-1, document 1, page 36.

³⁷ Pièce HQT-1, document 1, page 12.

³⁸ Pièce HQT-1, document 1, pages 12 et 13.

Le Transporteur a observé, dans les années antérieures, que la réallocation des investissements prévus entre les différentes catégories n'excède généralement pas 5 % de l'enveloppe globale de ses investissements. La marge de 10 % de flexibilité demandée en 2003, soit 25,8 M \$, représente bon an mal an un montant presque équivalent à la valeur estimée de réallocation de 5 % de l'enveloppe globale d'investissements de 610,2 M \$ pour l'année 2003³⁹.

OPINION DE LA RÉGIE

Pour cette année, la Régie permet de réallouer, entre les différentes catégories d'investissements, jusqu'à 10 % des investissements totaux autorisés sans toutefois excéder le montant total des investissements autorisés par la présente décision pour l'ensemble des catégories.

Toutefois, la Régie rappelle que le caractère utile et prudemment acquis de ces investissements sera analysé lors des demandes tarifaires. Il est nécessaire que les catégories d'investissements et les classes d'actifs de ce dossier se retrouvent aussi dans les demandes tarifaires.

7. CONCLUSION

La Régie autorise des investissements de 258,8 M \$ en 2003 pour les projets dont le coût individuel est inférieur au seuil de 25 M \$ et qui n'ont pas déjà été autorisés. De plus, elle permet de réallouer, entre les différentes catégories d'investissements, jusqu'à 10 % des investissements totaux autorisés sans toutefois excéder le montant total des investissements qui sont autorisés par la présente décision pour l'ensemble des catégories.

Dans le but de faciliter l'examen des prochains dossiers et d'en accélérer le processus, la Régie demande au Transporteur de joindre à ses demandes les informations consignées à l'Annexe A ci-jointe.

³⁹ Pièce HQT-2, document 1, page 22.

VU ce qui précède;

CONSIDÉRANT la *Loi sur la Régie de l'énergie*⁴⁰;

CONSIDÉRANT le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*⁴¹;

La Régie de l'énergie :

AUTORISE des investissements de 258,8 M \$ en 2003 pour les projets dont le coût individuel est inférieur au seuil de 25 M \$ et qui n'ont pas déjà été autorisés, selon les catégories suivantes :

- Maintien des actifs correspondant à des investissements de 161,5 M \$,
- Amélioration de la qualité correspondant à des investissements de 48,7 M \$,
- Respect des exigences correspondant à des investissements de 9,2 M \$,
- Croissance des besoins de la clientèle correspondant à des investissements de 39,4 M \$;

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

Jean-Noël Vallière
Régisseur

Benoît Pepin
Régisseur

Francine Roy
Régisseure

Hydro-Québec représentée par M^e F.Jean Morel.

⁴⁰ L.R.Q., c. R-6.01.

⁴¹ (2001) 133 G.O. II, 6165.

ANNEXE A

Annexe A (1 page)
J.N.V. _____
B.P. _____
F.R. _____

ANNEXE A

Liste des éléments à inclure aux prochains dossiers :

- Fournir une justification des investissements pour le Maintien des actifs par un taux propre à chaque classe d'actifs, soit un taux pour le réseau, un pour les bâtiments administratifs, un pour le matériel de transport et un autre pour les autres actifs de soutien;
- Fournir, pour les projets s'échelonnant sur plusieurs années, non seulement le montant prévu pour l'année en cours, mais aussi les montants qui seront impliqués pour les années subséquentes; expliquer comment la pièce HQT-1, document 1, page 39 est élaborée (dossier R-3504-2002);
- Fournir, pour la catégorie Croissance des besoins de la clientèle, 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;
- Fournir, pour la catégorie Amélioration de la qualité, 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;
- Présenter, 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*);
- Présenter, sur une base marginale, l'effet *pro forma* sur les tarifs des investissements pour satisfaire la croissance de la demande en fonction d'une projection des mises en exploitation;
- Fournir des explications détaillées sur les projets reliés au verglas sur la période 2003-2006 et, 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;
- Présenter le résultat de ses indicateurs de performance; et
- Utiliser les mêmes formats pour les tableaux et les graphiques, pour fins de présentation et d'analyse d'une année à l'autre.