

# D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

D-2004-87

R-3520-2003

29 avril 2004

---

**PRÉSENTS :**

M. Jean-Noël Vallière, B. Sc (Écon.)

M<sup>e</sup> Benoît Pepin, LL. M.

M. Michel Hardy, B. Sc. A., M.B.A.

Régisseurs

---

**Hydro-Québec**

Demanderesse

---

*Demande du Transporteur d'électricité afin d'obtenir une autorisation pour acquérir ou construire en 2004 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 3 décembre 2003, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose une demande d'autorisation pour acquérir ou construire en 2004 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*<sup>1</sup> (la Loi) et au 2<sup>e</sup> alinéa de l'article 1 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*<sup>2</sup> (le Règlement d'application). Le total des investissements à être autorisés s'élève à 431,6 M\$ et se répartit comme suit :

•	Maintien des actifs	252,5 M\$
•	Amélioration de la qualité	98,0 M\$
•	Respect des exigences	27,4 M\$
•	Croissance des besoins de la clientèle	<u>53,7 M\$</u>
	<b>TOTAL</b>	<b>431,6 M\$</b>

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 présente décision de la Régie de l'énergie (la Régie), sans toutefois excéder le montant total des investissements qui seront autorisés pour l'ensemble des catégories.

Ces investissements de 431,6 M\$ s'inscrivent dans des prévisions d'investissements réglementés d'une valeur totale de 657,3 M\$ composées de :

•	Projets déjà reconnus prudemment acquis et utile	103,1 M\$
•	Projets de plus de 25 M\$	122,6 M\$
•	Projets à être autorisés	<u>431,6 M\$</u>
	<b>TOTAL</b>	<b>657,3 M\$</b>

<sup>1</sup> L.R.Q., c. R-6.01.

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

La preuve soumise à l'appui de la demande du Transporteur aborde ces cinq catégories d'information de même que les demandes complémentaires de la Régie consignées à l'Annexe A de sa décision D-2003-71.

Dans sa décision procédurale D-2003-237 du 18 décembre 2003, la Régie invite les intéressés à prendre connaissance du contenu de la requête du Transporteur et à présenter leurs observations par écrit. La Régie ne reçoit aucune demande de participation. Le 17 février 2004, la Régie fait part au Transporteur de certaines préoccupations concernant le dossier et son intention de tenir une audience, laquelle est tenue le 11 mars 2004 pour discuter des sujets suivants :

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

Le 19 mars 2004, le Transporteur dépose son argumentation finale et la Régie prend le dossier en délibéré.

### 3. JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS

Le Transporteur a pour 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 dans l'industrie. Pour réaliser sa mission, il s'est doté d'une stratégie d'investissements qui se déploie sur quatre axes<sup>3</sup> :

1. Réaliser les investissements nécessaires pour assurer la pérennité de ses actifs;
2. Fournir des services de transport de qualité, fiables et constamment adaptés aux besoins des clients;
3. Assurer la disponibilité des équipements et la capacité de transit de son réseau de transport au moment requis par les clients; et
4. Exercer un contrôle serré de ses investissements en effectuant une analyse rigoureuse des besoins et un suivi étroit des enveloppes budgétaires nécessaires à leur réalisation.

Le Transporteur indique que les investissements prévus en 2004 lui permettront de maintenir l'intégrité de son parc d'équipements et son bon état de fonctionnement et d'en assurer la pérennité. Ces investissements lui permettront de poursuivre ses efforts en vue d'améliorer la qualité de ses services de façon à répondre adéquatement et en temps opportun aux attentes de son principal client, Hydro-Québec dans ses activités de distribution (le Distributeur), et à celles des producteurs et des grossistes utilisant son réseau.

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 Transporteur.

---

<sup>3</sup> Pièce HQT-1, document 1, page 14.

### 3.1 MAINTIEN DES ACTIFS

Les investissements en Maintien des actifs sont requis pour préserver la qualité du service offert par le Transporteur 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<sup>4</sup> :

- 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;
- 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 administratifs.

Pour les années 1997-2004, les investissements prévus et réalisés pour le Maintien des actifs sont les suivants<sup>5</sup> :

<b>Années</b>	<b>Investissements prévus (M\$)</b>	<b>Investissements réalisés (M\$)</b>
<b>1997</b>	ND	129,3
<b>1998</b>	ND	360,9
<b>1999</b>	224,0	201,2
<b>2000</b>	209,2	190,6
<b>2001</b>	ND	207,5
<b>2002</b>	228,4	269,6
<b>2003</b>	240,0	280,0*
<b>2004</b>	300,0	

\* estimé

<sup>4</sup> Pièce HQT-1, document 1, page 8.

<sup>5</sup> Pièce HQT-1, document 1, page 15; décision D-2003-71, dossier R-3504-2002, 9 avril 2003, page 5.

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 transport<sup>6</sup>.

Dans ses demandes d'autorisation précédentes, le Transporteur établit qu'un ratio d'investissement en Maintien des actifs de 1,3 % de la valeur des actifs au coût d'origine est suffisant pour assurer une gestion efficace des risques liés au vieillissement de son réseau.

Pour l'année 2004, le Transporteur croit essentiel d'augmenter le niveau des investissements en Maintien des actifs au-delà du ratio de gestion qu'il avait auparavant établi à 1,3 % de la valeur des actifs au coût d'origine. Cette augmentation vise les actifs les plus essentiels du réseau de transport.

Le Transporteur constate que cette balise de 1,3 % a été dépassée en 2002 et prévoit que la même situation se produira en 2003. De ce fait, le Transporteur demande de hausser le niveau de ses investissements en Maintien des actifs pour 2004 tout en amorçant une réévaluation du ratio d'investissement en Maintien des actifs requis pour les prochaines années. Le Transporteur désire atténuer les risques à long terme de pannes majeures dans le contexte d'un réseau mature. Son évaluation du ratio optimal d'investissement en Maintien des actifs sera disponible lors du prochain cycle de planification des investissements du Transporteur. Dans l'intervalle, afin de gérer le risque à court terme, le Transporteur prévoit investir un montant global de 300 M\$ en Maintien des actifs en 2004. Ce montant représente 1,51 % de la valeur des actifs au coût d'origine, établie à 19 815 M\$.

Le tableau ci-après présente une analyse détaillée des investissements en Maintien des actifs pour la période 2001-2004. 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'origine<sup>7</sup> :

---

<sup>6</sup> Pièce HQT-1, document 1, page 18.

<sup>7</sup> Pièce HQT-1, document 1, page 43.

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

	RÉEL	RÉEL	ESTIMÉ	BUDGET
	2001	2002	2003	2004
Investissements totaux – Maintien des actifs	207,5	269,6	280,0	<b>300,0</b>
Actifs de réseau (postes, lignes, autres actifs et actifs incorporés)	172,4	232,5	241,6	<b>260,8</b>
Actifs de Soutien	35,1	37,1	38,4	<b>39,2</b>
Valeur des actifs au coût d'origine (en début d'année)	18 362,6	18 737,1	18 990,0	<b>19 815,0</b>
Actifs de réseau (postes, lignes, autres actifs et actifs incorporels)	17 652,3	18 000,7	18 290,1	<b>19 124,7</b>
Actifs de Soutien	710,3	736,4	699,9	<b>690,3</b>
Ratio <sup>(1)</sup>	1,13 %	1,44 %	1,47 %	<b>1,51 %</b>
Actifs de réseau (postes, lignes, autres actifs et actifs incorporels)	0,98 %	1,29 %	1,32 %	<b>1,36 %</b>
Actifs de Soutien	4,94 %	5,04 %	5,49 %	<b>5,68 %</b>

<sup>(1)</sup> Ratio = Investissement en Maintien des actifs / Coût d'origine des actifs

Le Transporteur indique que l'évolution des investissements en Maintien des actifs de 207,5 M\$ en 2001 à 300,0 M\$ prévus pour 2004 est imputable au vieillissement du réseau. Elle s'explique aussi du fait que les investissements dans cette catégorie succèdent à ceux réalisés pour répondre à la Croissance des besoins de la clientèle.

### OPINION DE LA RÉGIE

Lors des deux premiers dossiers d'examen des investissements annuels du Transporteur ayant menés aux décisions D-2002-81 et D-2003-71, la Régie a autorisé les investissements pour le Maintien des actifs sur la base d'une évaluation du remplacement d'équipements au taux de 1,3 % de la valeur d'origine de ses actifs. Ce taux a alors été qualifié par le Transporteur de balise de saine gestion et jugé raisonnable sur une base pluriannuelle d'évaluation. Dans le cadre de la présente demande, ce taux de 1,3 % n'est pas respecté par

le Transporteur qui le juge maintenant insuffisant pour faire face aux exigences de renouvellement des équipements de réseaux dans les années à venir.

À l'audience, le Transporteur fournit un éclairage sur les raisons motivant cette hausse des investissements par une preuve partielle sur le vieillissement de certaines composantes du réseau. La Régie constate que le niveau d'investissements prévu en 2004 en Maintien des actifs de même que le niveau prévisible pour les prochaines années est l'écho des vagues d'investissements massifs du Transporteur au moment des mises en exploitation des grands complexes hydroélectriques québécois.

Malgré cette démonstration, la Régie reste préoccupée, d'une part, par la tendance haussière persistante que laisse présager la preuve du Transporteur et l'absence de contrôle des investissements qu'une telle hausse peut laisser craindre et, d'autre part, par les assises du taux de remplacement des actifs. La Régie maintient le taux des investissements en Maintien des actifs à 1,3 % de la valeur d'origine des actifs. Sans adopter un nouveau taux, la Régie accepte que le Transporteur ait besoin d'un montant provisoire pour assurer la pérennité de certains actifs particuliers du réseau. Pour ce motif, elle lui accorde, pour cette année seulement, un montant additionnel de 75 % de la hausse excédant le ratio de 1,3 %.

La Régie demande une preuve sur le ratio optimal d'investissements en Maintien des actifs, par classes d'actifs homogènes ainsi qu'un balisage indépendant permettant de situer le Transporteur par rapport à l'industrie au chapitre des renouvellements d'actifs, lors de la présentation de la prochaine demande.

La Régie fixe le montant raisonnable des investissements en Maintien des actifs à 241,9 M\$ en 2004 pour les investissements de moins de 25 M\$.

### **3.2 AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ**

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

- Activités reliées aux additions et modifications requises pour rencontrer les nouveaux critères de conception, d'exploitation et d'entretien du réseau;
- Activités reliées au rehaussement de la qualité du produit électrique transporté; et

- Investissements requis en vue d'appliquer, d'explorer ou d'innover en matière de technologies existantes afin d'optimiser des actions de maintenance, de comportement, de conception, de fabrication ou de construction en matière de transport<sup>8</sup>.

Cette catégorie d'investissements contribue directement à l'atteinte de l'objectif de 0,65 heure maximum d'interruption de service par client que s'est fixée le Transporteur, objectif respecté tel qu'en fait foi le résultat de 0,55 heure en 2002<sup>9</sup>. Ce dernier considère cette cible optimale comme constituant un juste compromis entre la nécessité d'investir massivement pour rehausser l'indice de continuité de service et le niveau présentement offert à la clientèle<sup>10</sup>.

Pour les années 1997-2004, les investissements prévus et réalisés en Amélioration de la qualité sont les suivants<sup>11</sup> :

<b>Année</b>	<b>Investissements prévus (M\$)</b>	<b>Investissements réalisés (M\$)</b>
<b>1997</b>	ND	106,9
<b>1998</b>	ND	212,6
<b>1999</b>	375,9	192,1
<b>2000</b>	208,4	162,3
<b>2001</b>	ND	116,0
<b>2002</b>	220,0	128,6
<b>2003</b>	265,8	255,0*
<b>2004</b>	173,4	

\* estimé

Le Transporteur planifie des investissements globaux de 173,4 M\$ pour l'Amélioration de la qualité en 2004 dont 98,0 M\$ font l'objet d'une autorisation dans le cadre du présent dossier.

<sup>8</sup> Pièce HQT-1, document 1, page 9.

<sup>9</sup> Pièce HQT-2, document 18, page 7, Rapport annuel 2002 du Transporteur.

<sup>10</sup> Pièce HQT-1, document 1, pages 25 et 26.

<sup>11</sup> Pièce HQT-1, document 1, page 15; décision D-2003-71, R-3504-2002, 9 avril 2003, page 10.

La majeure partie de la différence, soit des investissements de 48,0 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 27,4 M\$ prévu pour un projet dont le coût est égal ou supérieur à 25 M\$.

Dans sa lettre du 17 février et lors de l'audience du 11 mars 2004, la Régie a questionné le Transporteur sur la possibilité d'examiner les investissements pour la sécurisation des réseaux régionaux dans un dossier distinct présenté en vertu de l'article 73 de la Loi.

Le Transporteur s'est inspiré, pour répondre à cette préoccupation, des définitions et caractéristiques qu'Hydro-Québec dans ses activités de distribution (le Distributeur) a présenté dans le dossier R-3492-2002 pour distinguer un projet d'un programme.

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

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

*Définition et caractéristiques d'un programme :*

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

*Un programme implique la réalisation simultanée ou successive de plusieurs projets indépendants qui, s'ils ne se réalisent pas tous, ne mettent pas en péril leur apport individuel. En ce sens un programme peut être abandonné ou rééchelonné en cours de route dans risque de perte. »<sup>12</sup>*

Selon le Transporteur, le programme de sécurisation des réseaux régionaux ne constitue pas une série d'actions précises et concertées pour arriver à un résultat bien défini, mais plutôt une stratégie d'intervention dans la poursuite d'objectifs définis de sécurisation. De plus, la stratégie arrêtée n'est pas suffisamment définie pour faire l'objet d'une autorisation spécifique; le Règlement d'application ne peut s'appliquer qu'à des projets pour lesquels les exigences de renseignements peuvent être rencontrées.

Le Transporteur propose alternativement de traiter spécifiquement, par un suivi annuel, l'évolution des projets autorisés et entrepris en vue de la sécurisation des réseaux régionaux.

---

<sup>12</sup> Argumentation du Transporteur, pages 13 et 14.

## **OPINION DE LA RÉGIE**

La Régie note que les investissements en Amélioration de la qualité pour lesquels le Transporteur demande une autorisation visent deux objectifs distincts, d'une part, l'amélioration de la qualité mesurée par l'indice de continuité de service et, d'autre part, la sécurisation des réseaux régionaux dans la foulée des recommandations du comité Warren. La Régie tient donc compte de ces deux objectifs dans sa décision d'autoriser ces investissements.

Les investissements requis pour la sécurisation des réseaux régionaux (24,2 M\$) découlent des recommandations du comité Warren. Ces investissements, répartis sur six années, sont évalués à l'heure actuelle à 316,4 M\$. Les interventions prévues sur différentes composantes du réseau sont présentement à l'étude et la Régie retient que les sommes requises en 2004 vont pour une large part à des études devant permettre de préciser et d'estimer les composantes du projet.

La Régie prend note, mais ne partage pas l'interprétation proposée par le Transporteur d'un « programme » et d'un « projet » aux fins du Règlement d'application. Cette interprétation ne se trouve ni dans la Loi ni dans le Règlement d'application et elle ne doit pas faire obstacle à l'objet et à la finalité de ces dispositions législatives et réglementaires. L'objectif du Règlement d'application est de protéger le Transporteur et ses clients contre des investissements qui ne seront pas jugés admissibles aux fins de tarification. Pour atteindre cette fin, la Loi et le Règlement d'application doivent permettre à la Régie d'étudier individuellement les projets majeurs du Transporteur qui impliquent des investissements de 25 M\$ ou plus.

Les dispositions de l'article 73 de la Loi et du Règlement d'application permettent à la Régie d'exercer un contrôle préalable sur les acquisitions, la construction ou la disposition d'immeubles ou d'actifs de transport pour s'assurer que ces projets soient justifiés, tant au niveau des objectifs qu'au niveau des coûts. Pour exercer ce contrôle de manière efficace, le Règlement d'application prévoit deux processus d'approbation des investissements, selon leur valeur.

Dans le cas des projets de moins de 25 M\$, la demande d'autorisation du Transporteur se fait par catégorie d'investissements. Pour leur part, les projets de 25 M\$ et plus doivent s'analyser individuellement, minutieusement, tel que l'indique la nature des renseignements exigés aux articles 2 et 3 du Règlement d'application.

Or, le programme de sécurisation des réseaux régionaux comporte environ 82 composantes, dont la réalisation s'échelonne sur six années, pour une valeur de plus de 300 M\$. Accepter l'interprétation du Règlement d'application proposée par le Transporteur irait à l'encontre de son objectif d'approbation *a priori* d'un projet de cette ampleur.

En raison de l'importance des sommes impliquées, de l'objectif commun des composantes de ce projet, de leur interrelation lors de leur conception et de leur optimisation<sup>13</sup>, la Régie juge essentiel de pouvoir étudier la stratégie globale du Transporteur avant que les sommes en question soient engagées<sup>14</sup>. Au surplus, compte tenu du caractère pyramidal de l'architecture des réseaux régionaux, les composantes du projet de sécurisation sont interdépendantes. Dans l'appréciation de la nature de l'investissement, la Régie retient que le Transporteur doit réaliser l'ensemble des composantes retenues du projet pour en optimiser les résultats et atteindre le niveau visé de sécurisation de l'ordre de 80 %.

La Régie comprend que la stratégie de sécurisation du Transporteur n'est pas définitive et qu'elle est appelée à évoluer au fil des ans. Cependant, cela n'empêche pas le Transporteur de déposer une demande d'approbation de tout ou partie de ces investissements dans un dossier distinct comprenant les informations prévues au Règlement d'application en lien avec la stratégie de sécurisation du réseau, avec les réserves qui s'imposent quant au caractère dynamique du projet.

En conséquence, la Régie considère que ces 82 composantes sont liées et qu'elles constituent un projet dont elle a la responsabilité de procéder à l'examen préalable en vertu de l'article 73 de la Loi. Elle permet au Transporteur de déposer son projet de sécurisation des réseaux régionaux dans un dossier distinct. Le montant alloué à la catégorie Amélioration de la qualité est donc réduit de 24,2 M\$.

Enfin, la sécurisation du réseau proposée par le Transporteur doit entraîner, à terme, une augmentation de l'indice de satisfaction de la clientèle. Toutefois comme les événements contre lesquels le Transporteur veut se prémunir sont statistiquement exclus du calcul de l'indice de continuité de service, cet indice ne peut servir à mesurer les effets de tels investissements.

Pour le solde des investissements en Amélioration de la qualité, la Régie constate la bonne performance du Transporteur dans l'atteinte des cibles fixées par les différents indicateurs retenus. Puisque la qualité de service découle d'une série d'investissements annuels, la Régie accepte le budget proposé qui suit la tendance des dernières années.

---

<sup>13</sup> HQT-2, document 2, page 6.

<sup>14</sup> Voir aussi la décision D-2004-47, page 78.

Devant l'absence de lien entre les indices de qualité de service établis à des fins de gestion de réseau et de qualité du produit livré, la Régie accueille favorablement l'engagement du Transporteur<sup>15</sup> de développer pour sa prochaine demande d'autorisation des indicateurs pertinents à l'appréciation de ses investissements et à leur suivi.

La Régie autorise des investissements en Amélioration de la qualité de 73,8 M\$ en 2004.

### 3.3 RESPECT DES EXIGENCES

Les investissements dans la catégorie Respect des exigences sont requis pour respecter des obligations ou satisfaire sans délai à 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 du Transporteur, aux normes environnementales, à ses obligations contractuelles, à de nouvelles normes de conception et d'entretien de réseau et à ses obligations en matière de santé publique et de ses employés.

Pour les années 1997-2004, les investissements prévus et réalisés pour le Respect des exigences sont les suivants<sup>16</sup> :

<b>Année</b>	<b>Investissements prévus (M\$)</b>	<b>Investissements réalisés (M\$)</b>
<b>1997</b>	ND	ND
<b>1998</b>	ND	4,5
<b>1999</b>	8,3	13,2
<b>2000</b>	39,1	32,2
<b>2001</b>	ND	22,2
<b>2002</b>	26,6	14,1
<b>2003</b>	21,4	20,0*
<b>2004</b>	27,4	

\* estimé

<sup>15</sup> Notes sténographiques (NS), volume 1, 11 mars 2004, pages 151 à 152 et 198 à 199.

<sup>16</sup> Pièce HQT-1, document 1, page 15; décision D-2003-71, dossier R-3504-2002, 9 avril 2003, page 11.

Le Transporteur prévoit des investissements totaux de 27,4 M\$ en 2004, lesquels sont entièrement soumis à l'approbation de la Régie dans le présent dossier et pour lesquels 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 ses postes de transport<sup>17</sup>.

## OPINION DE LA RÉGIE

La Régie autorise les investissements pour le Respect des exigences de 27,4 M\$ en 2004. Les sommes proposées apparaissent raisonnables et en continuité des sommes investies au cours des années précédentes.

### 3.4 CROISSANCE DES BESOINS DE LA CLIENTÈLE

Les investissements dans la catégorie Croissance des besoins de la clientèle 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, pour l'intégration de producteurs et pour répondre aux demandes d'autres clients pour ses services.

Pour les années 1997-2004, les investissements prévus et réalisés pour la Croissance des besoins de la clientèle sont les suivants<sup>18</sup> :

<b>Année</b>	<b>Investissements prévus (M\$)</b>	<b>Investissements réalisés (M\$)</b>
<b>1997</b>	ND	47,7
<b>1998</b>	ND	39,3
<b>1999</b>	74,0	48,6
<b>2000</b>	107,2	113,0
<b>2001</b>	ND	75,2
<b>2002</b>	65,0	79,9
<b>2003</b>	83,0	95,0*
<b>2004</b>	156,5	

\* estimé

<sup>17</sup> Pièce HQT-1, document 1, page 29.

<sup>18</sup> Pièce HQT-1, document 1, page 15; décision D-2003-71, dossier R-3504-2002, 9 avril 2003, page 13.

En 2004, le Transporteur prévoit des investissements totaux de 156,5 M\$ pour la catégorie Croissance des besoins de la clientèle dont 53,7 M\$ sont visés par la présente demande.

## **OPINION DE LA RÉGIE**

La Régie autorise des investissements au montant de 53,7 M\$ pour la Croissance des besoins de la clientèle.

### **4. IMPACT SUR LES TARIFS**

Pour l'examen de l'impact tarifaire des investissements prévus par le Transporteur en 2004, ceux-ci sont regroupés, d'une part, en investissements ne générant pas de revenus additionnels et, d'autre part, en investissements nécessaires au soutien de la croissance de la demande pour ses services.

Le Transporteur se propose, après sa demande tarifaire 2004, de réévaluer la méthodologie utilisée jusqu'à maintenant pour l'évaluation de l'impact tarifaire de ses investissements<sup>19</sup>.

Les investissements autorisés par la Régie dans la présente décision se chiffrent à 343,1 M\$ en 2004, soit la somme des investissements associés aux catégories Maintien des actifs, Amélioration de la qualité et Respect des exigences, auxquels s'ajoutent les investissements nécessaires au soutien de la Croissance des besoins de la clientèle qui s'élèvent à 53,7 M\$.

#### **INVESTISSEMENTS NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS**

Les investissements ne générant pas de revenus additionnels comprennent les investissements des catégories Maintien des actifs, Amélioration de la qualité et Respect des exigences.

---

<sup>19</sup> Pièce HQT-1, document 1, page 33.

Le Transporteur est d'avis qu'il est possible de conclure que si, en moyenne, ces investissements ne dépassent pas la charge annuelle d'amortissement des actifs, ils n'auront aucun impact à la hausse sur les tarifs, la base de tarification en fin d'année étant alors égale ou inférieure à celle existant en début d'année.

### MISES EN EXPLOITATION (BRUT) ET AMORTISSEMENT (M\$)<sup>20</sup>

Catégories	Budgétisé	Planifié			
	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Maintenance, Amélioration, Respect</b>	449,2	369,9	306,4	231,9	402,2
<b>Verglas et Sécurisation</b>	57,5	59,6	204,3	359,3	78,1
<b>Total</b>	<b>506,7</b>	<b>429,5</b>	<b>510,7</b>	<b>591,2</b>	<b>480,3</b>
<b>Amortissement</b>	528,7	496,4	511,6	521,7	539,1
<b>Écart</b>	<b>(22,0)</b>	<b>(66,9)</b>	<b>(0,9)</b>	<b>69,5</b>	<b>(58,8)</b>

Sur l'horizon 2004-2008, les mises en exploitation des investissements ne générant pas de revenus additionnels sont inférieures à la charge annuelle d'amortissement. Ce constat demeure en prenant en compte les mises en exploitation de projets de sécurisation du réseau découlant du verglas de 1998, sauf en 2007.

L'impact tarifaire à la marge de l'ensemble des projets d'investissements ne générant pas de revenus additionnels se traduit par une lente baisse anticipée du tarif annuel sur l'horizon de 2002 à 2012<sup>21</sup>.

### INVESTISSEMENTS EN CROISSANCE DES BESOINS DE LA CLIENTÈLE

Pour évaluer l'impact tarifaire des projets d'investissements liés à la Croissance des besoins de la clientèle, le Transporteur utilise la même méthodologie que lors de sa demande tarifaire 2001 (dossier R-3401-98)<sup>22</sup>. Cette analyse porte sur l'ensemble de tels investissements en Croissance des besoins de la clientèle, soit sur la somme de 156,5 M\$<sup>23</sup>.

<sup>20</sup> Pièce HQT-1, document 1, page 34.

<sup>21</sup> Tableau 7.1A, pièce HQT-2, document 2, page 17.

<sup>22</sup> Pièce HQT-1, document 1, pages 34 et 35.

<sup>23</sup> Pièce HQT-1, document 1, page 35.

Cette analyse permet de conclure que ces investissements en Croissance des besoins de la clientèle sont rentables et qu'ils exercent une pression à la baisse sur le tarif de transport annuel.

### ANALYSE À LA MARGE DE L'INVESTISSEMENT DE 156,5 M\$ EN CROISSANCE DES BESOINS<sup>24</sup>

Année	2001	2003	2004	Croissance 2004 vs 2003
Réservation (MW)				
Charge locale	31 726	32 294	33 956	1 662
Point à point	3 844	3 844	3 844	0
Total	35 570	36 138	37 800	1 662
Revenus requis (M\$)	2 593			
A) Tarif actuel (\$/kW)	72,91			
B) Investissements (M\$)				156,5
C) Coût annuel (M\$)				22
D) Croissance (MW)				1 662
C/D) Coût unitaire (\$/kW)				13,10
C/A) Croissance minimale (MW)				299

Les investissements totaux de 156,5 M\$ en Croissance des besoins de la clientèle se traduiront par un flux additionnel de coûts annuels s'élevant pour la première année à 22 M\$ et correspondant à un coût unitaire anticipé de 13,10 \$/kW pour une croissance de la charge locale de 1 662 MW. Ce coût unitaire est inférieur au tarif de transport qu'il génère. En fait, ces investissements auront un impact neutre sur le tarif pour une croissance minimale requise de la demande de seulement 299 MW, ce qui est inférieur à la croissance prévue à compter de 2004.

Sur un horizon plus long, les investissements prévus de 2004 à 2012, totalisant 1 836 M\$, se traduiront par un flux additionnel de coûts annuels qui, juxtaposé à la croissance des besoins de la charge locale, résultera en un tarif de transport anticipé inférieur au tarif actuel de 72,91 \$/kW.

<sup>24</sup> Pièce HQT-1, document 1, page 37.

## **OPINION DE LA RÉGIE**

La Régie prend acte de l'initiative du Transporteur de soumettre une nouvelle méthodologie pour l'évaluation de l'impact tarifaire éventuel de ses projets d'investissements.

### **INVESTISSEMENTS NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS**

Les mises en exploitation prévues des projets d'investissements ne générant pas de revenus additionnels, incluant les projets reliés au verglas, seront en deçà de la charge d'amortissement des prochaines années, à l'exception de l'année 2007. Ainsi, les tarifs anticipés résultants des ajouts nets à la base de tarification devraient amener ceux-ci à décroître.

La Régie constate que la valeur des mises en exploitation prévues pour 2004 de 506,7 M\$ est inférieure à la charge annuelle d'amortissement prévue de 528,7 M\$. Par conséquent, la Régie estime que les tarifs ne subiront pas d'impact à la hausse pour les investissements ne générant pas de revenus additionnels.

### **INVESTISSEMENTS EN CROISSANCE DES BESOINS DE LA CLIENTÈLE**

La Régie considère que les projets d'investissements en Croissance des besoins de la clientèle prévus en 2004 ne généreront pas d'impact à la hausse sur les tarifs sur la base des données de l'année tarifaire 2001. Elle s'attend à ce que l'évaluation de l'impact tarifaire que lui soumettra le Transporteur lors de la prochaine demande lui permette de juger d'un tel impact à partir de données plus récentes.

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

Les investissements prévus permettront au Transporteur de rencontrer les cibles fixées quant à ses différents indicateurs de performance, dont les indices de satisfaction de la clientèle grande entreprise, de continuité de service (dont la cible est maintenue à 0,65 heure/client pour 2004), d'incidents d'exploitation, de nombre et durée des pannes et des interruptions programmées ainsi que des indicateurs CPS1 et CPS2.

## **OPINION DE LA RÉGIE**

Les investissements approuvés contribuent au maintien de la qualité du service et de la fiabilité du réseau.

Comme le Transporteur le suggère, la Régie maintient la cible de l'indice de continuité de transport à 0,65 heure/client pour 2004 et elle lui demande de présenter avec 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 des cloisons étanches. Certains montants peuvent être réalloués d'une catégorie à une autre suivant les priorités d'investissements arrêtées par le Transporteur. Le Transporteur demande donc à la Régie de maintenir son autorisation lui permettant de réallouer, entre ces différentes catégories budgétaires et sans en excéder la somme, jusqu'à 10 % des investissements totaux qui seront autorisés, et ce, conformément à la présente demande.

## **OPINION DE LA RÉGIE**

La Régie permet au Transporteur de réallouer, entre les différentes catégories d'investissements, jusqu'à 10 % des investissements autorisés de 396,8 M\$, soit un montant maximal de 39,7 M\$, sans toutefois excéder le montant total des investissements autorisés par la présente décision pour l'ensemble des catégories.

La Régie rappelle que le caractère utile et prudemment acquis de ces investissements sera analysé lors des demandes tarifaires. Elle juge donc nécessaire que les catégories d'investissements et les classes d'actifs présentées dans ce dossier se retrouvent dans ses demandes tarifaires.

## 7. CONCLUSION

La Régie autorise des investissements de 396,8 M\$ en 2004 pour les projets dont le coût individuel est inférieur au seuil de 25 M\$.

Elle rejette l'augmentation du taux d'investissements en Maintien des actifs de 1,3 % à 1,5 % de la valeur des actifs jusqu'au dépôt d'une preuve complète par le Transporteur sur le sujet, mais elle accorde un montant de 75 % de la hausse demandée pour l'année 2004 pour assurer la pérennité du réseau.

La Régie rejette l'examen partiel du projet de sécurisation des réseaux régionaux pour lequel le Transporteur demande un budget de 24,2 M\$ et lui permet de présenter une nouvelle demande d'approbation pour ce projet, conformément à l'article 73 de la Loi.

Elle accorde, pour le reste, la demande du Transporteur relative à l'Amélioration de la qualité, au Respect des exigences et à la Croissance des besoins de la clientèle.

Elle permet au Transporteur de réallouer, entre les différentes catégories d'investissements jusqu'à 10 % des investissements totaux autorisés de 396,8 M\$ 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, la Régie demande au Transporteur d'y joindre les informations consignées à l'Annexe A de la décision D-2003-71.

VU ce qui précède;

**CONSIDÉRANT** la *Loi sur la Régie de l'énergie*<sup>25</sup>;

**CONSIDÉRANT** le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*<sup>26</sup>;

### La Régie de l'énergie :

**ACCUEILLE** partiellement la demande du Transporteur;

---

<sup>25</sup> L.R.Q., c. R-6.01.

<sup>26</sup> (2001) 133 G.O. II, 6165.

**DEMANDE** au Transporteur de déposer un balisage indépendant concernant le ratio d'investissements en Maintien des actifs, par classes d'actifs homogènes;

**DEMANDE** au Transporteur de présenter de nouveaux indices relatifs à l'appréciation des résultats des investissements sur la qualité de service;

**AUTORISE** des investissements de 396,8 M\$ en 2004 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 241,9 M\$,
- Amélioration de la qualité correspondant à des investissements de 73,8 M\$,
- Respect des exigences correspondant à des investissements de 27,4 M\$,
- Croissance des besoins de la clientèle correspondant à des investissements de 53,7 M\$;

**PERMET** au Transporteur de réallouer, entre les différentes catégories d'investissements, jusqu'à 10 % des investissements 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

Michel Hardy  
Régisseur

Hydro-Québec représentée par M<sup>e</sup> F. Jean Morel