

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2006-170

R-3606-2006

21 décembre 2006

PRÉSENTS :

M. Richard Carrier, B. Sc. (Écon.), M.A. (Écon.)

M. François Tanguay

M. Gilles Boulianne, B. Sc. (Écon.)

Régisseurs

Hydro-Québec

Demanderesse

et

Intervenants dont les noms apparaissent à la page suivante

Décision sur la demande d'autorisation du budget d'investissements 2007 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$

et

Motifs de la décision rendue sur le traitement confidentiel de certains documents

Intervenants :

- Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEF de Québec);
- Association de l'industrie électrique du Québec (AIEQ);
- Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE/CIFQ);
- Association québécoise de la production d'énergie renouvelable (AQPER);
- Energy Brookfield Marketing Inc. (EBMI);
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI);
- Grand Conseil des Cris (Eeyou-Istchee)/Administration Régionale Crie (GCC(EI)/ARC);
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME);
- Ontario Power Generation (OPG);
- Option consommateurs (OC);
- Powerex Corp. (Powerex);
- Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ);
- Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É./AQLPA);
- Union des consommateurs (UC);
- Union des municipalités du Québec (UMQ).

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION.....	4
2.	DEMANDE.....	4
3.	JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS.....	6
3.1	INVESTISSEMENTS NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS .	7
	MAINTIEN DES ACTIFS	7
	AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ	12
	RESPECT DES EXIGENCES.....	14
3.2	INVESTISSEMENTS GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS	15
3.3	IMPACT SUR LA FIABILITÉ.....	16
3.4	RÉALLOCATION ENTRE LES CATÉGORIES	16
3.5	IMPACT TARIFAIRE DES INVESTISSEMENTS.....	17
4.	CONFIDENTIALITÉ.....	18

1. INTRODUCTION

Le 10 juillet 2006, 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 en 2007 des immeubles ou 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'article 1 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*² (le Règlement d'application). L'article 5 du Règlement d'application décrit les différentes informations que doit comporter une telle demande d'autorisation par catégorie d'investissements.

Le 12 juillet 2006, par sa décision D-2006-119, la Régie convoque une audience publique afin d'examiner la demande relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec³. La Régie indique qu'elle procédera, dans le cadre de la même audience, à l'examen de la demande d'autorisation faisant l'objet du présent dossier.

Le 31 août 2006, la Régie, par sa décision D-2006-130, accueille la demande de non divulgation de certains renseignements contenus dans les pièces B-1-HQT-3, document 1 et B-1-HQT-4, document 1, dont les versions élaguées ont été versées au dossier. Par ailleurs, elle autorise l'accès à la pièce HQT-2, document 1 aux intervenants qui auront convenu d'une entente de confidentialité avec le Transporteur, selon les modalités prévues dans la décision D-2006-15⁴.

L'audience orale se déroule du 1^{er} au 15 novembre 2006 et le dossier est pris en délibéré à cette date.

2. DEMANDE

Le Transporteur demande l'autorisation d'investir en 2007 la somme de 512,2 M\$ pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$. Il distingue les investissements ne générant pas de revenus additionnels des investissements générant des revenus additionnels.

¹ L.R.Q., c. R-6.01.

² (2001) 133 G.O. II, 6165.

³ Dossier R-3605-2006.

⁴ Dossier R-3592-2005, 24 janvier 2006.

Tableau 1
Sommaire des investissements 2007 (projets inférieurs à 25 M\$)
(en millions de dollars)

	En cours	Débutant en 2007	Total
NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS			
Maintien des actifs	153,0	158,7	311,7
Amélioration de la qualité	30,9	31,0	61,9
Respect des exigences	28,3	3,1	31,4
	212,2	192,8	405,0
GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS			
Croissance des besoins de la clientèle	100,8	6,4	107,2
TOTAL	313,0	199,2	512,2

Tableau établi à partir du tableau 1 de la pièce B-1-HQT-1, document 1, page 17

Du total de 512,2 M\$, un montant de 313 M\$, soit 61 % du total, est prévu pour la poursuite ou le parachèvement de projets déjà en cours.

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.

Selon le Transporteur, ces investissements de 512,2 M\$ s'inscrivent dans des prévisions d'investissements réglementés d'une valeur totale de 990,4 M\$ pour 2007, répartis comme suit :

• Projets de moins de 25 M\$	512,2 M\$
• Projets de plus de 25 M\$	339,5 M\$
• Projets prudemment acquis	138,7 M\$
TOTAL	990,4 M\$

Les projets de plus de 25 M\$ font l'objet de demandes d'autorisation spécifiques auprès de la Régie. Par ailleurs, la rubrique Projets prudemment acquis concerne un projet de plus de 25 M\$ relatif à la construction d'une interconnexion avec l'Ontario.

3. JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS

Le tableau ci-après illustre l'évolution des investissements annuels du Transporteur.

Tableau 2
Historique des investissements (projets inférieurs à 25 M\$)
(en millions de dollars)

Catégories	2003 Réal	2004 Réal	2005 Réal	2006 Réal et estimé*	2007 Budget
NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS					
Maintien des actifs	170,4	241,9	250,1	303,7	311,7
Amélioration de la qualité	45,2	69,3	62,3	62,7	61,9
Respect des exigences	9,6	30,5	34,3	67,8	31,4
	225,2	341,7	346,7	434,2	405,0
GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS					
Croissance des besoins	31,6	60,0	122,1	152,8	107,2
TOTAL DES INVESTISSEMENTS	256,8	401,7	468,8	587,0	512,2

Tableau établi à partir du tableau 2 de la pièce B-1-HQT-1, document 1, page 19.

*Ce montant est composé de montants réels pour les mois de janvier à avril 2006 et de montants estimés pour le reste de l'année 2006.

Le Transporteur souligne que le montant global de 512,2 M\$ demandé pour 2007 est inférieur à celui de 587,5 M\$ autorisé par la Régie pour 2006 dans la décision D-2006-89⁵.

Selon le Transporteur, les analyses de l'état de son réseau font ressortir des enjeux majeurs quant à l'importance d'intervenir sur des actifs dont un nombre important et croissant est vieillissant. Aussi, le Transporteur précise qu'il est en voie d'élaborer différents produits qui lui permettront de gérer de façon optimale les enjeux liés à l'âge grandissant de son parc

⁵ Dossier R-3592-2005, 26 mai 2006.

d'actifs, aux interventions plus nombreuses qui devront être effectuées au cours des prochaines années ainsi qu'aux investissements correspondants.

Toutefois, vu le court délai entre la décision D-2006-89 et le dépôt de la demande du Transporteur, ce dernier donne suite, en partie seulement, aux demandes de la Régie. Tel que demandé par celle-ci, il fournit, notamment pour les investissements en Amélioration de la qualité et en Respect des exigences, des informations supplémentaires permettant à la Régie de mieux apprécier les investissements requis dans ces deux catégories. Le Transporteur souligne qu'il verra, par ailleurs, à prendre les mesures requises pour répondre ultérieurement aux attentes exprimées par la Régie.

La Régie prend acte de l'engagement du Transporteur de répondre aux attentes exprimées dans la décision D-2006-89 et dans ses décisions antérieures.

3.1 INVESTISSEMENTS NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS

MAINTIEN DES ACTIFS

Ces investissements portent sur les actifs de réseau, les actifs de soutien et les bâtiments du Transporteur. Les investissements concernant les actifs de réseau font l'objet d'une planification d'interventions découlant du diagnostic de l'état des équipements, à l'exception des remplacements découlant de bris ou de défauts majeurs. Ils sont associés au cycle de vie des équipements et déterminés par l'état des actifs ainsi que par leur capacité technique à répondre aux besoins du réseau.

Le montant total des investissements prévus en 2007 pour cette catégorie est de 311,7 M\$ et se répartit de la façon suivante :

– Investissements liés aux projets déjà autorisés :	153,0 M\$
– Nouveaux investissements en actifs de réseau :	107,1 M\$
– Nouveaux investissements en actifs de soutien et bâtiments :	51,6 M\$

Le mode de présentation et de justification des investissements en Maintien des actifs a évolué au cours des dernières années. La méthode présentée fait suite à l'abandon du ratio de gestion initialement fixé à 1,3 % de la valeur d'origine des actifs comme balise permettant de déterminer le niveau d'investissements. Le Transporteur a progressivement introduit depuis 2004 une démarche basée davantage sur l'évaluation de l'état réel des actifs jumelée à la démonstration des coûts requis pour leur renouvellement par type d'actifs.

DÉTERMINATION DU NIVEAU DES INVESTISSEMENTS ET STRATÉGIE DE GESTION DE LA PÉRENNITÉ DES ACTIFS

Le Transporteur précise d'emblée que la démarche qu'il utilise est en processus d'amélioration continue. Les investissements en Maintien des actifs pour les actifs de réseau s'inscrivent dans une démarche en trois étapes afin de déterminer les besoins d'intervention par ordre de priorité. Cette démarche a permis la détermination des investissements pour 2007 et sera bonifiée en 2008 par l'optimisation de la stratégie de gestion de la pérennité des actifs du Transporteur.

La première étape de la démarche vise à établir le diagnostic technique de l'état et de la performance des actifs à partir de critères techniques de pérennité définis pour chaque famille d'actifs homogènes, en intégrant une analyse du risque relatif aux équipements stratégiques. Dans un second temps, le Transporteur définit ses orientations d'intervention par sous-classes de priorité établies à partir de critères de gestion et d'analyses technico-économiques lui permettant de choisir entre une remise à neuf ou un remplacement d'équipement. Finalement, à la troisième étape, le Transporteur valide les projets sélectionnés. Il procède alors à une analyse afin de retenir le meilleur choix de projets à maintenir au plan annuel d'investissements, selon le risque qu'il juge acceptable dans le cadre de ses activités. Il peut, à cette étape, décider de reporter la réalisation de certains projets.

Le Transporteur progresse dans l'établissement des critères techniques de pérennité et prévoit compléter le développement des critères requis pour l'ensemble des différentes classes d'actifs d'ici la fin 2008. De plus, l'exercice d'optimisation de la stratégie de gestion de la pérennité de ses actifs est réalisé en collaboration avec un groupe d'experts externes et requiert le déploiement d'efforts importants sur une période de plusieurs mois.

Les produits que le Transporteur prévoit implanter, dans le cadre de la stratégie de gestion de la pérennité, sont les suivants :

- le développement d'une approche intégrée de gestion des risques et une évaluation du niveau de risque jugé acceptable grâce à l'analyse coût bénéfice;
- la détermination d'une stratégie optimale d'interventions en pérennité basée sur différents scénarios d'interventions selon les équipements, dans la recherche du coût minimal assurant la pérennité à un niveau de risque acceptable;
- le développement d'un processus d'évaluation et de suivi de la stratégie optimale retenue.

L'un des buts recherchés par l'application de la stratégie de gestion de la pérennité est le lissage dans le temps des montants à investir⁶. Le Transporteur prévoit que l'élaboration de sa stratégie sera complétée en février 2007⁷.

L'ACEF de Québec, l'AIEQ, le GRAME, S.É./AQLPA et l'UMQ se sont prononcés sur la démarche poursuivie par le Transporteur pour la gestion de la pérennité de ses actifs. L'AIEQ considère que la démarche du Transporteur est rigoureuse et systématique. Par contre, selon l'ACEF de Québec, l'évaluation du niveau de risque dans la détermination des investissements comporte des éléments subjectifs qui impliquent nécessairement une participation importante de la clientèle du Transporteur à la démarche poursuivie. S.É./AQLPA suggère, pour sa part, que la Régie approuve les paramètres clés de la démarche du Transporteur. L'intervenant souligne également que la preuve aurait dû clairement isoler les investissements se rapportant au réseau principal (bulk) de ceux se rapportant aux réseaux secondaires. Le GRAME, quant à lui, propose l'ajout de deux critères de pérennité pour les équipements contenant des biphényles polychlorés (BPC). Ces critères s'ajouteraient aux critères de pérennité déjà retenus par le Transporteur et utilisés dans la première étape de sa démarche. Enfin, l'UMQ recommande le recours à un mécanisme de contrôle de la planification et des dépenses d'investissements, par le biais d'audits externes exercés par une tierce partie mandatée par la Régie.

La Régie reconnaît les efforts du Transporteur dans l'implantation d'une démarche structurée, rigoureuse et progressive qui permet d'améliorer la justification des investissements prévus. Cette démarche va dans le sens de la décision D-2006-89.

En lien avec l'analyse de risque qu'effectue le Transporteur, la Régie note également que le modèle utilisé par ce dernier tient compte de l'impact sur l'indice de continuité en termes de coûts⁸. Elle est satisfaite des progrès réalisés par le Transporteur dans la présentation de sa preuve, en particulier en ce qui concerne la description de l'état de ses actifs, l'exposé de la méthodologie retenue pour la détermination du niveau de ses investissements et de la stratégie de gestion de la pérennité de ses actifs, ainsi que les moyens entrepris afin de l'optimiser.

De plus, la Régie prend acte de l'intention du Transporteur de présenter la stratégie de gestion de la pérennité au printemps 2007 :

« La stratégie serait disponible en février deux mille sept (2007) [...] »

⁶ Pièce B-15-HQT-5, document 8, page 5.

⁷ Notes sténographiques (NS), vol. 8, page 63.

⁸ NS, vol. 8, page 96.

Au printemps on sera en mesure de vous l'expliquer, la démontrer puis discuter de tout ça parce qu'il y a des discussions importantes à avoir autour de ça. Tout va se situer au niveau du risque qu'on juge acceptable »⁹.

La Régie ne se prononce pas sur les diverses propositions des intervenants à l'égard de la démarche, cette dernière n'étant pas encore finalisée.

La Régie demande au Transporteur de tenir des séances de travail portant sur la stratégie de gestion de la pérennité des actifs dès que celle-ci sera disponible. Les intervenants au dossier ainsi que le personnel de la Régie pourront participer à ces séances de travail. Les travaux permettront une compréhension commune des objectifs de la stratégie et de la façon dont elle sera utilisée dans l'établissement des demandes d'autorisation annuelles à venir. Cet exercice rejoint la préoccupation de plusieurs intervenants quant à la nécessité d'être impliqués dans le processus d'élaboration de la démarche devant servir à la détermination des investissements en pérennité des actifs.

Le Transporteur devra prévoir, entre la mise à la disposition des participants des documents relatifs à la présentation de sa stratégie et la première séance, un délai suffisant pour une préparation adéquate aux séances de travail. Par ailleurs, la Régie demande au Transporteur de déposer, au plus tard 30 jours suivant la fin des travaux, un compte rendu des échanges réalisés lors des séances de travail.

Quant au remboursement de frais relatifs à la tenue de ces séances, la Régie fixe un montant forfaitaire de 1 000 \$ par journée de présence et par participant, que le Transporteur leur remboursera directement.

NIVEAU DES INVESTISSEMENTS À AUTORISER POUR 2007

Les deux premières étapes de la démarche employée par le Transporteur génèrent, pour 2007, des investissements de 199,6 M\$. À la troisième étape, le Transporteur procède à un exercice de validation des projets planifiés et de réduction des dépenses où il tient compte des probabilités d'impact sur la continuité de service et la fiabilité du réseau. Il en résulte un report d'investissements de 92,5 M\$ pour des projets appartenant à des sous-classes moins prioritaires¹⁰. Le montant des investissements à autoriser en 2007 pour de nouveaux projets en Maintien des actifs s'élève donc à 107,1 M\$.

⁹ NS, vol. 8, pages 63 et 64.

¹⁰ Pièce B-26-HQT-7, document 1, page 5.

Le Transporteur précise que les projets reportés correspondent à ceux dont les probabilités d'occurrence et les impacts sont les plus faibles. Le Transporteur souligne que le montant des interventions à reporter est en hausse de près de 50 M\$ par rapport à 2006. Il croit toutefois que le budget d'investissements proposé pour 2007 est suffisant et qu'il doit d'abord compléter la démarche d'optimisation de sa stratégie de gestion de la pérennité avant de considérer des investissements plus importants.

Certains intervenants se sont prononcés sur le report de 92,5 M\$ d'investissements, particulièrement dans le contexte du parc d'actifs vieillissants du Transporteur. L'UMQ allègue l'incapacité du Transporteur à estimer l'ampleur du risque des impacts du report sur la continuité du service, ce qui, pour l'intervenante, révèle un manque de rigueur dans la détermination des montants d'investissements requis. D'autres intervenants s'inquiètent de l'impact du report sur la fiabilité, sur la qualité du service et sur les coûts additionnels possibles. L'AIEQ, malgré sa préoccupation concernant l'impact du report sur la fiabilité du réseau et les besoins futurs d'investissements, s'en remet au bon jugement du Transporteur. S.É./AQLPA, qui partage les mêmes inquiétudes concernant l'impact du report sur la fiabilité, est également préoccupé par les risques environnementaux possibles dus au report. Aussi, sur la base de sa connaissance du réseau de transport, il recommande à la Régie d'autoriser le montant de 92,5 M\$ que le Transporteur prévoit reporter. Pour sa part, le GRAME soumet que le Transporteur n'a pas démontré qu'il lui était impossible de réaliser en 2007 les projets reportés. Il recommande à la Régie de se prononcer en défaveur du report d'investissements.

La Régie juge l'approche du Transporteur satisfaisante pour 2007. L'ampleur des investissements et des reports proposés résulte d'une analyse du niveau de risques acceptable et des impacts pouvant en découler. Par ailleurs, elle s'attend à ce que la détermination de scénarios d'interventions dans le cadre de l'optimisation de la stratégie de gestion de la pérennité permette au Transporteur de mieux justifier, à l'avenir, les reports d'investissements, par le biais d'analyses coût-bénéfice appropriées.

L'analyse coût-bénéfice de l'impact du report ou de la non-réalisation des projets doit demeurer un élément clé dans la démarche du Transporteur, afin de déterminer les investissements requis à un niveau de risque acceptable.

La Régie juge important de mettre l'emphase sur la poursuite de l'approche permettant de parfaire le processus de détermination des investissements réglementés. C'est dans le cadre de la prochaine demande d'autorisation de budgets qu'elle pourra apprécier le montant des investissements à autoriser de façon plus complète, notamment pour ce qui est de la gestion du risque intégrée à la démarche du Transporteur.

Dans ce contexte, la Régie autorise des investissements pour la catégorie Maintien des actifs en 2007 de 311,7 M\$ répartis comme suit :

– Investissements liés aux projets déjà autorisés :	153,0 M\$
– Nouveaux investissements en actifs de réseau :	107,1 M\$
– Nouveaux investissements en actifs de soutien et bâtiments :	51,6 M\$

AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ

Les investissements de la catégorie Amélioration de la qualité sont destinés à la satisfaction de la clientèle ou au rehaussement de la qualité du service.

Dans sa décision D-2006-89, la Régie demandait au Transporteur de fournir, pour les investissements en Amélioration de la qualité, un niveau de détail comparable à celui présenté pour les investissements en Maintien des actifs. Le Transporteur fournit, à cet égard, des détails et informations supplémentaires sur divers aspects des projets en Amélioration de la qualité.

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 pour 2007.

Tableau 3
Investissements 2007 en Amélioration de la qualité
(en millions de dollars)

Éléments déclencheurs	Budget en M\$	% du budget
Comportement du réseau de transport	34,8	56,4
Continuité de service	10,9	17,6
Amélioration de la fiabilité de l'équipement	3,3	5,3
Qualité de l'onde	3,5	5,6
Durabilité	3,0	4,8
Recherche et développement	6,4	10,3
TOTAL	61,9	100,0

Les projets regroupés sous la rubrique « Comportement du réseau de transport » totalisant 34,8 M\$ comprennent essentiellement des projets d'amélioration des outils de gestion du réseau :

- L'amélioration des outils du contrôle de mouvements d'énergie;
- La révision du bassin et de la gestion de la charge délestable;
- La fusion des centres informatiques de téléconduite;
- Les accès génériques aux informations des installations;
- Une commande synoptique aux postes Beauharnois Est et Ouest;
- Un système informatisé de conduite au poste de la centrale LG-4.

Dans sa décision D-2006-89, la Régie insistait sur la nécessité de mettre en place des indicateurs mesurables de l'amélioration de la qualité dans le cadre de l'approbation et du suivi des investissements ne générant pas de revenus additionnels¹¹. Le Transporteur souligne qu'il verra à réévaluer la faisabilité de développer de tels indicateurs en collaboration avec les représentants de la Régie et les intervenants dans le cadre des travaux

¹¹ Décision D-2006-89, dossier R-3592-2005, 26 mai 2006, page 9.

du groupe de travail sur la réglementation de la performance du Transporteur créé à la suite de la décision D-2006-99 de la Régie¹².

La Régie prend acte du fait que le Transporteur rendra compte des résultats liés à ces indicateurs dans sa prochaine demande d'autorisation. Elle constate également une amélioration des informations et des justifications fournies par le Transporteur à l'appui de sa demande. Dans ce contexte, la Régie autorise des investissements pour la catégorie Amélioration de la qualité en 2007 de 61,9 M\$.

RESPECT DES EXIGENCES

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 du Transporteur. Ces normes sont distinctes des critères de conception, d'exploitation et d'entretien des équipements du réseau de transport inclus dans la catégorie Amélioration de la qualité. Ces investissements portent sur:

- la sécurité des installations et la protection du public;
- la sécurité des équipements;
- l'installation de bassins de récupération d'huile;
- le déplacement des équipements de réseau à la demande de tiers.

Le montant des investissements prévus de 31,4 M\$ est en baisse par rapport à celui autorisé en 2006, soit 76 M\$.

La Régie est satisfaite des informations détaillées fournies par le Transporteur au soutien de sa demande pour cette catégorie d'investissements. La démarche présentée va dans le sens des préoccupations de la Régie émises à cet effet¹³.

La Régie autorise des investissements pour la catégorie Respect des exigences en 2007 de 31,4 M\$.

¹² Dossier R-3549-2004, Phase 2, 7 juin 2006.

¹³ Décision D-2006-89, dossier R-3592-2005, 26 mai 2006, page 7.

3.2 INVESTISSEMENTS GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS

CROISSANCE DES BESOINS DE LA CLIENTÈLE

Les investissements de la catégorie Croissance des besoins de la clientèle du Transporteur 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.

Les investissements soumis pour autorisation en 2007 s'élèvent à 107,2 M\$ et se répartissent de la façon suivante :

Tableau 4
Sommaire des investissements 2007 générant des revenus additionnels
(en millions de dollars)

Sous-catégories	Projets en cours	Projets débutant en 2007	Total 2007
ALIMENTATION DE LA CHARGE LOCALE			
Ajout ou remplacement de transformateurs	37,2	4,5	41,7
Ajout ou remplacement de disjoncteurs	10,2	0,3	10,5
Ajout de bancs de condensateur	1,0	0,0	1,0
Modification, construction ou reconstruction de ligne	12,8	0,2	13,0
Construction de postes	5,9	0,4	6,3
Modifications, ajout de protections	1,9	0,0	1,9
	69,0	5,4	74,4
INTÉGRATION DE PUISSANCE			
Producteurs	31,8	1,0	32,8
TOTAL CROISSANCE DES BESOINS	100,8	6,4	107,2

Il est à noter que 100,8 M\$ des 107,2 M\$ demandés concernent des projets en cours et que le montant restant de 6,4 M\$ est prévu pour les nouveaux projets débutant en 2007.

Par ailleurs, un montant de 74,4 M\$ du total de 107,2 M\$ est prévu pour la réalisation de projets permettant de répondre aux besoins de la charge locale. Le solde de 32,8 M\$ requis pour l'intégration de puissance permet la réalisation de travaux de raccordement, de prolongement ou de modification du réseau pour l'ajout de nouvelle production. Ces travaux permettent d'intégrer la puissance produite par une nouvelle centrale et d'assurer le transit de la puissance additionnelle générée par l'ajout de nouveaux groupes de production et la modification de groupes d'une centrale existante.

La Régie autorise pour la catégorie Croissance des besoins des investissements en 2007 de 107,2 M\$.

3.3 IMPACT SUR LA FIABILITÉ

Selon la Régie, les investissements planifiés par le Transporteur lui permettront de maintenir, voire d'améliorer, la fiabilité de son réseau.

Les investissements en Maintien des actifs visent à maintenir les caractéristiques spécifiques des équipements et à diminuer les risques de défaillance. Pour leur part, les investissements en Amélioration de la qualité permettent au Transporteur de faire évoluer son réseau en s'adaptant aux nouvelles technologies et de corriger les vulnérabilités observées sur certaines parties du réseau.

Les investissements reliés à la Croissance des besoins assurent aussi le maintien ou l'amélioration de la fiabilité du réseau. Les équipements planifiés pour répondre aux nouveaux besoins respectent les critères de fiabilité établis. Ils peuvent également permettre d'améliorer l'exploitation du réseau en ajoutant des équipements à des endroits stratégiques.

3.4 RÉALLOCATION ENTRE LES CATÉGORIES

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.

3.5 IMPACT TARIFAIRE DES INVESTISSEMENTS

Les investissements déterminent, à long terme, une forte proportion du coût de service du Transporteur. Comme les équipements de transport ont une durée de vie très longue, une fois approuvés, l'impact d'un investissement sur le coût de service se fait sentir sur une longue période.

Selon le modèle d'analyse du Transporteur et ses hypothèses, l'ensemble des investissements prévus pour 2007 ne créent pas de hausse tarifaire. En effet, le coût unitaire sur l'ensemble de la période 2007-2016 demeure inférieur au tarif en vigueur de 72,90 \$/kW/an.

Selon UC, un impact à la baisse sur le tarif annuel ne devrait servir d'unique instrument d'analyse à l'approbation des budgets d'investissements¹⁴.

La Régie évalue que, si les investissements peuvent s'effectuer en maintenant une relative neutralité tarifaire, il n'en demeure pas moins qu'une évaluation rigoureuse des impacts doit être privilégiée.

L'ACEF de Québec propose de tenir compte, dans l'évaluation de l'impact tarifaire, de la méthode d'amortissement linéaire¹⁵ plutôt que de celle d'amortissement à intérêts composés à 3 %. La Régie ne retient pas la proposition et rappelle que la méthode d'amortissement linéaire a été retenue dans la décision D-2002-95¹⁶ et qu'elle est utilisée depuis dans le calcul du revenu requis.

L'intervenante propose également de mesurer l'impact tarifaire des investissements non pas sur la base de la prévision de besoins en 2007, mais sur celle des besoins de transport pris en compte dans la détermination des tarifs en vigueur, soit 34 465 MW¹⁷. Selon la Régie, la proposition réfère à un changement d'ordre méthodologique qui n'a pas fait l'objet d'un examen suffisant dans le présent dossier.

¹⁴ Pièce C-5.4, page 12.

¹⁵ NS, vol. 8, page 230.

¹⁶ Dossier R-3401-98, pages 90 et 95.

¹⁷ NS, vol. 8, page 231; dossier R-3606-2006, pièce B-1-HQT-1, document 1, page 103, tableau 9.

4. CONFIDENTIALITÉ

Le 10 novembre 2006, en cours d'audience, la Régie a accueilli la demande du Transporteur présentée en vertu de l'article 30 de la Loi et a déclaré confidentielles pour les fins du présent dossier les pièces HQT-2, document 1 et HQT-5, document 1.1, le tout « avec motifs à suivre »¹⁸. Ces motifs sont énoncés dans la présente section.

La Régie s'est prononcée à plusieurs reprises sur des demandes de cette nature et a précisé le cadre juridique d'analyse de celles-ci¹⁹:

- Compte tenu du caractère public des débats entourant l'exercice par la Régie de ses compétences, notamment dans le cadre d'une audience publique, la divulgation publique de l'information soumise à son appréciation constitue la règle générale et une ordonnance en vertu de l'article 30 de la Loi constitue une exception à cette règle;
- Pour accueillir une demande d'ordonnance de confidentialité, la Régie doit être convaincue, sur la base d'une prépondérance de la preuve présentée à cet égard, qu'il est dans l'intérêt public que l'information demeure confidentielle en raison du fait que le préjudice qui résulterait de sa divulgation publique est plus important que les avantages associés à une telle divulgation;
- Le fardeau repose sur le demandeur d'une telle ordonnance d'apporter une preuve convaincante à l'appui de sa demande ainsi que, le cas échéant, à l'appui des modalités de confidentialité restreinte qu'il propose;
- La preuve doit permettre de conclure que l'ordonnance est nécessaire dans le contexte factuel existant au moment de la demande²⁰.

Dans le présent dossier, le Transporteur a présenté sa preuve à l'appui de sa demande d'ordonnance au moyen d'affirmations solennelles²¹, de réponses écrites²² à des demandes de renseignements et de témoignages au cours de l'audience du 9 novembre 2006²³. Il a présenté ses arguments par écrit²⁴ ainsi que lors de cette audience²⁵.

¹⁸ NS, vol. 8, pages 17 et 18.

¹⁹ Voir notamment la décision D-2005-22 du 1^{er} février 2005, dossier R-3549-2004 et la jurisprudence qui y est citée.

²⁰ Voir la décision D-2005-76 du 28 avril 2005, dossier R-3550-2004, page 12.

²¹ Pièces B-1, Affirmation solennelle de M. Rhéaume Veilleux du 7 juillet 2006 et B-9, Affirmation solennelle amendée de M. Rhéaume Veilleux du 7 septembre 2006.

²² Pièces B-15-HQT-5, document 8, R4, pages 6 et 7 et B-23-HQT-5, document 1.2.

²³ NS, vol. 7, pages 221 à 263.

²⁴ Pièces B-1 (lettre du 7 juillet 2006), B-2 (lettre du 10 juillet 2006), B-6 (lettre du 29 août 2006), B-9 (lettre du 7 septembre 2006) et B-18 (lettre du 4 octobre 2006) et NS, vol. 7, pages 215 à 221 et 265, 266 et 268.

²⁵ NS, vol. 7, pages 215 à 221 et 265, 266 et 268.

La justification du Transporteur au soutien de sa demande est essentiellement basée sur les aspects suivants :

- la divulgation de certaines informations révélant à des tiers de l'industrie la nature des besoins d'équipements et de systèmes, les quantités requises et l'échéancier considéré leur fournirait des éléments économiques pouvant causer une hausse des prix des marchés à conclure;
- les processus et modèles d'analyses de la gestion technique de la pérennité des actifs qui émanent du savoir-faire du Transporteur ont une valeur que le Transporteur pourrait commercialiser pour le bénéfice de sa clientèle;
- la non divulgation de ce savoir-faire particulier développé par le Transporteur lui permettrait de maintenir des liens avec d'autres utilités publiques.

Quant à la possibilité de faire appel à des modalités restreintes de confidentialité, le Transporteur a plaidé qu'il avait offert aux intervenants l'accès à l'information faisant l'objet de la demande d'ordonnance de confidentialité à la condition qu'ils signent une entente de confidentialité, que trois intervenants s'étaient prévalus de cette offre et que la Régie s'était satisfaite de ce mode de confidentialité restreinte dans des dossiers antérieurs.

La Régie a jugé approprié d'accueillir, pour les fins du présent dossier, la demande d'ordonnance en vertu de l'article 30 de la Loi présentée par le Transporteur, en prenant en considération que les modalités de confidentialité restreinte, sous forme d'ententes de confidentialité, permettaient aux intervenants d'avoir un accès minimal à toute l'information de base pour effectuer des représentations, si requis. C'est cependant avec plusieurs réserves, décrites ci-après, qu'elle a accueilli cette demande. La Régie est d'avis que cette forme d'administration de la preuve ne saurait constituer une base valable pour l'avenir.

La Régie considère nécessaire que les documents déposés au dossier public contiennent toutes les informations nécessaires à une appréciation éclairée de la preuve soumise à l'appui de la demande d'autorisation des investissements proposés en Maintien des actifs. Entre autres, il est essentiel, pour l'appréciation adéquate des budgets à autoriser, que les hypothèses permettant l'évaluation du parc des actifs qui conduisent à l'élaboration de scénarios d'interventions et à la détermination du niveau des investissements soient publiques.

Force est de constater qu'une partie substantielle des informations à l'appui de la proposition du Transporteur, à cet égard, est contenue dans la pièce HQT-2, document 1 dont le Transporteur a requis la confidentialité. Il a été précisé en audience que le total des investissements en Maintien des actifs au montant de 199,2 M\$ ainsi que le diagnostic technique de l'état des actifs et les orientations d'interventions s'y rattachant découlent des

étapes 1 et 2 de la démarche réalisée par le Transporteur. Or, ces étapes sont traitées précisément dans la pièce HQT-2, document 1 déposée sous pli confidentiel. Ainsi, toute discussion sur les facteurs fondamentaux qui justifient le niveau d'investissements devient difficile. Cet état de fait pose un problème pour l'administration de la preuve.

Comme autre exemple, un intervenant a proposé d'ajouter deux critères de pérennité à ceux déjà utilisés par le Transporteur. Or, si le détail des critères de pérennité ainsi que leurs modalités d'application demeurent confidentiels, il est difficile de faire un examen adéquat de cette proposition.

Même si les intervenants ont eu accès par voie d'ententes de confidentialité aux données détaillées à l'appui de la preuve du Transporteur, il s'en est suivi des difficultés importantes d'administration de la preuve auxquelles il faut tenter de remédier pour l'avenir.

La Régie accepte l'argument selon lequel la confidentialité des informations pouvant porter atteinte à la qualité des résultats des futurs appels d'offres puisse être préservée. À cet égard, la Régie est toutefois d'avis que ce sont principalement les résultats détaillés de la démarche qui peuvent poser problème et non le détail des méthodologies et des critères utilisés. Des documents élagués comparables à ceux des pièces B-1-HQT-3, document 1 et B-1-HQT-4, document 1 peuvent permettre de rencontrer cet objectif. D'autres cas pourraient également justifier une exception au caractère public des documents. Il appartiendra, le cas échéant, au Transporteur de justifier les exceptions demandées.

Quant à l'argument du Transporteur relatif à la valeur du savoir-faire qu'il développe en gestion de la pérennité, la Régie comprend sa préoccupation. Elle constate cependant que les bénéfices pouvant résulter de la commercialisation de ce savoir-faire profitent, pour l'essentiel, aux activités non réglementées de Trans-Énergie²⁶ et non, comme allégué initialement, à l'ensemble des usagers. La Régie considère que le développement des activités non réglementées de Trans-Énergie ne doit pas se faire au détriment de la qualité des informations nécessaires dans le cadre de l'examen public du niveau des investissements réglementés.

Enfin, pour ce qui est du maintien des relations privilégiées que le Transporteur entretient avec ses pairs, la Régie ne dispose pas suffisamment d'éléments en preuve afin de se prononcer sur ce point précis.

²⁶ NS, vol. 7, pages 259-262.

En conséquence, la Régie considère que, pour l'essentiel, les méthodologies, critères et informations incluses à la pièce HQT-2, document 1 sont nécessaires à l'examen public du niveau des investissements en Maintien des actifs. Lorsque la stratégie de gestion de la pérennité des actifs aura été finalisée, il appartiendra au Transporteur de présenter une proposition rencontrant les préoccupations émises dans la présente décision.

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE la demande du Transporteur;

AUTORISE des investissements de 512,2 millions de dollars en 2007 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$, selon les catégories suivantes :

- Maintien des actifs à concurrence de 311,7 M\$;
- Amélioration de la qualité à concurrence de 61,9 M\$;
- Respect des exigences à concurrence de 31,4 M\$;
- Croissance des besoins de la clientèle à concurrence de 107,2 M\$;

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

DEMANDE au Transporteur de tenir, dès le printemps 2007, des séances de travail portant sur la stratégie de gestion de la pérennité des actifs.

Richard Carrier
Régisseur

François Tanguay
Régisseur

Gilles Boulianne
Régisseur

Représentants :

- Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEF de Québec) représentée par M^e Denis Falardeau et M. Richard Dagenais;
- Association de l'industrie électrique du Québec (AIEQ) représentée par M. Jean-François Samray;
- Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE/CIFQ) représenté par M^e Pierre Pelletier;
- Association québécoise de la production d'énergie renouvelable (AQPER) représentée par M. Claude Descôteaux;
- Energy Brookfield Marketing Inc. (EBMI) représentée par M^e Paule Hamelin;
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI) représentée par M^e André Turmel;
- Grand Conseil des Cris (Eeyou Istchee)/Administration Régionale Crie (GCC(EI)/ARC) représenté par M^e Nathan Richards;
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME) représenté par M^e Kateri Beaulne-Bélisle;
- Hydro-Québec représentée par M^e F. Jean Morel et M^e Carolina Rinfret;
- Ontario Power Generation (OPG);
- Option consommateurs (OC) représentée par M^e Stéphanie Lussier;
- Powerex Corp. (Powerex) représentée par M^e Krista L. Hughes;
- Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) représenté par M^e Hélène Sicard;
- Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É./AQLPA) représenté par M^e Dominique Neuman;
- Union des consommateurs (UC) représentée par M^e Eve-Lyne H. Fecteau;
- Union des municipalités du Québec (UMQ) représentée par M^e Steve Cadrin.