

# D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

D-2006-89

R-3592-2005

26 mai 2006

---

**PRÉSENT :**

M<sup>e</sup> Benoît Pepin, LL.M.  
Régisseur

---

**Hydro-Québec**  
Demanderesse

et

**Union des consommateurs (UC)**  
Intervenante

---

**Décision**

*Demande d'autorisation du budget d'investissements 2006 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$ en vertu de l'article 73 de la Loi sur la Régie de l'énergie*

## 1. INTRODUCTION

Le 1<sup>er</sup> décembre 2005, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) demande l'autorisation d'acquérir ou construire en 2006 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*<sup>1</sup> (la Loi) et à 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). 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 décembre 2005, la Régie indique qu'elle entend traiter la demande sur dossier et invite les intéressés à y participer. Le 9 janvier 2006, faisant suite aux demandes d'intervention du GRAME et de UC, la Régie accorde, par sa décision D-2006-03, le statut d'intervenant à UC.

Le 24 janvier 2006, la Régie ordonne, par sa décision D-2006-15, le traitement confidentiel des pièces HQT-2, document 1 (Processus de gestion de la pérennité), HQT-3, document 1 (Orientations d'investissements en maintien des actifs) et HQT-4, document 1 (Fiches d'information explicatives pour la réalisation de projets) du Transporteur en vertu de l'article 30 de la Loi.

Le 27 janvier 2006, la Régie tient une réunion technique à laquelle participe UC. Le 22 février 2006, le Transporteur dépose les réponses aux engagements formulés lors de cette réunion technique. La Régie et UC adressent chacun, par la suite, une demande de renseignements au Transporteur, qui y répond le 29 mars 2006. Les observations de UC et du Transporteur sont déposées les 6 et 13 avril 2006 et le dossier est alors pris en délibéré.

L'intervenante présente sa demande de remboursement de frais le 25 avril que le Transporteur commente le 28 avril 2006.

---

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

<sup>2</sup> (2001) 133 G.O. II, 6165.

## 2. DEMANDE

Le Transporteur demande l'autorisation d'investir en 2006 la somme de 601,7 M\$, qui se répartit entre les quatre catégories suivantes :

•	Maintien des actifs	291,8 M\$
•	Amélioration de la qualité	72,1 M\$
•	Respect des exigences	76,0 M\$
•	Croissance des besoins de la clientèle	<u>161,8 M\$</u>
	<b>TOTAL</b>	<b>601,7 M\$</b>

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

Ces investissements de 601,7 M\$ s'inscrivent dans des prévisions d'investissements réglementés d'une valeur totale de 1 007,6 M\$ pour 2006, répartis comme suit :

•	Projets de plus de 25 M\$	405,9 M\$
•	Projets de moins de 25 M\$	<u>601,7 M\$</u>
	<b>TOTAL</b>	<b>1 007,6 M\$</b>

## 3. JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS

Le Transporteur distingue les investissements ne générant pas de revenus additionnels, regroupant les catégories Maintien des actifs, Amélioration de la qualité et Respect des exigences, des investissements générant des revenus additionnels correspondant à la catégorie Croissance des besoins de la clientèle.

Le tableau ci-après illustre la tendance à la hausse de ces investissements réglementés. La Régie s'est dite et reste fortement préoccupée par cette croissance importante des investissements annuels totaux du Transporteur. Ce constat, qui découle d'une analyse détaillée des investissements et de leur justification, amène la Régie à exprimer dans la présente décision sa préoccupation et sa critique de leur processus d'approbation.

### Historique des investissements

Catégories (M\$)	2003	2004	2005	2006
	Réel	Réel	Réel et estimé	Budget
Maintien des actifs	170,4	241,9	257,9	291,8
Amélioration de la qualité	45,2	69,3	68,3	72,1
Respect des exigences	9,6	30,5	33,8	76,0
Croissance des besoins	31,6	60,0	152,9	161,8
<b>Total projets &lt; 25 M\$</b>	<b>256,8</b>	<b>401,7</b>	<b>512,9</b>	<b>601,7</b>
<b>Prudemment acquis et &gt;25 M\$</b>	<b>352,2</b>	<b>206,0</b>	<b>338,0</b>	<b>405,9</b>
<b>Total des investissements</b>	<b>609,0</b>	<b>607,7</b>	<b>850,9</b>	<b>1007,6</b>

### 3.1 INVESTISSEMENTS NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS

#### Mise en contexte

Au cours des dernières années, la présentation de la justification, dans le cadre réglementaire, des investissements en pérennité a fondamentalement changé. En 2003, aux fins de la décision D-2003-71<sup>3</sup>, le Transporteur soumet une analyse fondée sur une cible à long terme d'investissement :

*« 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 mission. » (page 5)*

<sup>3</sup> Dossier R-3504-2002, 9 avril 2003.

En 2004, pour les fins de la décision D-2004-87<sup>4</sup>, le Transporteur maintient l'approche de la cible à long terme. Il indique qu'elle n'est plus fixe et qu'elle est en hausse :

*« 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\$. » (page 6)*

Le Transporteur indique alors à la Régie qu'une nouvelle évaluation du ratio optimal d'investissement lui sera soumise en 2005. Or, à l'analyse, cette détermination ne s'avère plus possible. Ce constat, ainsi que la difficulté inhérente de l'exercice d'analyse du niveau optimal d'investissement par la Régie, amènent celle-ci à demander au Transporteur de lui soumettre le détail de ses investissements sous une autre classification et avec un niveau d'analyse plus fin.

Cette demande marque, du point de vue de la Régie, une étape importante par l'abandon de l'approche globale d'examen du niveau optimal des investissements. Dans la décision D-2005-50<sup>5</sup>, pour les investissements de 2005, la Régie prend acte de ce changement et demande au Transporteur de lui soumettre les informations nécessaires à une analyse plus détaillée des investissements :

*« Pour permettre une meilleure compréhension des investissements projetés ainsi que de leur impact sur les tarifs, la Régie désire que ces investissements soient présentés par projet pour les investissements de 25 M\$ et plus et par famille d'actifs pour ceux de moins de 25 M\$. Ces familles d'actifs homogènes changent*

<sup>4</sup> Dossier R-3520-2003, 29 avril 2004.

<sup>5</sup> Dossiers R-3549-2004 et R-3557-2004, 31 mars 2005, aux pages 40 à 47.

*l'actuelle définition des catégories fondées sur l'objectif de l'investissement. Pour la Régie, cet objectif, toujours pertinent, ne sert plus de catégorie mais de justification à des actifs présentés selon leur nature. Pour définir ces catégories, la Régie s'en remet aux familles homogènes d'actifs soumises par le Transporteur dans le présent dossier pour le Maintien des actifs de réseau qu'il verra à compléter pour les autres investissements. » (page 14)*

Le Transporteur, à compter de 2005, soumet une analyse de durée de vie de ses actifs. En 2005, il soumet une première telle analyse pour deux types d'actifs. La Régie entérine cette approche et demande au Transporteur de l'étendre à l'ensemble des familles d'actifs. Cette approche fait écho à celle que le Transporteur a mise en place à des fins internes, plutôt que d'approbation réglementaire, tel qu'il est mentionné dès la décision D-2003-71 :

*« 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. 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 réseau. » (page 5)*

L'état des actifs, par famille, jumelé à la démonstration des coûts requis pour leur renouvellement, toujours par type d'actif, complété par une analyse coût bénéfice comparant leur entretien et leur remplacement, permet à la Régie de remplir la mission, qui lui est confiée à l'article 73 de la Loi, d'examiner la justification des investissements annuels. Cette démonstration permet à la Régie d'apprécier le nombre et le coût unitaire des projets sans en faire un examen individuel. Elle lui permet aussi d'apprécier le choix, pour le Transporteur, entre la remise à neuf et le remplacement des actifs de son réseau.

La Régie note l'emphase mise par le Transporteur sur l'augmentation prévue de ses dépenses en pérennité. Elle partage avec lui l'importance accordée à l'objectif de pérennité de son réseau et ses impacts sur la qualité de service. L'exercice de la Régie comprend toutefois une facette supplémentaire, dont l'analyse requiert l'apport du Transporteur, à savoir l'analyse coût bénéfice sous-jacente à sa décision d'investir. Cette revue est essentielle pour permettre à la Régie de s'assurer que les investissements réglementés, pour lesquels le Transporteur se verra autoriser un rendement raisonnable, sont justifiés et nécessaires.

En 2006, aux fins de la présente décision, la Régie reprend cette approche. Elle constate que le Transporteur a progressé dans son processus de démonstration de l'état de ses actifs par famille. Vu l'ampleur du travail, elle note que celui-ci n'a pu être complété pour la présente

demande. Elle note surtout la difficulté d'adapter cette approche à certaines activités du Transporteur, dont les actifs de soutien. Elle réitère toutefois le besoin d'étendre cette analyse, ou une démonstration de même nature, à l'ensemble de ses investissements et non au seul Maintien des actifs, en fournissant un niveau de détail comparable et adapté à chacune des autres catégories, afin de permettre la démonstration de la justification des investissements, comme le requiert la Loi.

Cette mise en contexte étant faite, l'analyse des investissements par catégorie suit.

### **Maintien des actifs**

Ces investissements font l'objet d'une planification ordonnancée découlant du diagnostic de l'état des équipements. Ils sont associés au cycle de vie des équipements et déterminés par l'âge et l'état des actifs ainsi que par leur capacité à répondre aux besoins du réseau.

Ils s'inscrivent dans une démarche en trois étapes afin de déterminer les besoins d'intervention par ordre de priorité. La première étape du processus vise à établir le diagnostic technique de l'état et de la performance des actifs à partir de critères 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 priorité. Finalement, à la troisième étape, il fait le choix des projets à réaliser en tenant compte du cadre financier qui lui est alloué par l'entreprise.

Tel que mentionné en préambule, les critères techniques de pérennité n'ont pas encore été établis pour l'ensemble des familles d'actifs homogènes. Le Transporteur prévoit compléter cet exercice à court terme.

Le Transporteur travaille donc toujours à la détermination et la démonstration à la Régie du juste niveau des investissements, du niveau de risque acceptable, ainsi qu'à l'élaboration des indicateurs de suivi pertinents. La Régie encourage le Transporteur à poursuivre cet exercice et à développer une démonstration de l'analyse coût bénéfice que procure l'évaluation des gains et des risques encourus par le report ou l'absence de réalisation des projets.

Dans le cadre du présent dossier, par l'application de ces critères, la Régie juge qu'il est encore difficile d'évaluer la nécessité des investissements des sous-classes 4, 5 et 6, dont la réalisation est modulable dans le temps. La Régie pourrait, à cet égard, réduire le budget d'investissement 2006 du Transporteur de 32,2 M\$.

Cependant, la Régie reconnaît les efforts du Transporteur dans sa démarche progressive afin de démontrer adéquatement la justification des investissements prévus. Elle constate également que le Transporteur tend à se rapprocher d'un processus qui, intégrant les analyses coût-bénéfice de ses investissements, permettra à la Régie de s'assurer que les investissements prévus sont justifiés et nécessaires.

Aussi, malgré les réserves exprimées, elle juge opportun, cette année, d'accorder au Transporteur le montant demandé pour le Maintien des actifs. Elle juge important pour les consommateurs de mettre l'emphase sur le développement de l'approche avec le Transporteur afin de parfaire le processus efficace d'approbation de ses investissements réglementés.

Au surplus, la Régie apprécie que l'effet sur les activités du Transporteur de la décision à rendre dans le présent dossier évolue en fonction du temps. Cet élément, sans être déterminant, milite en faveur d'accorder le montant réclamé pour les investissements en Maintien des actifs.

Passant à l'examen des postes spécifiques de sa demande, la Régie prend note des informations concernant l'état de la banque d'appareillage majeur (BAM) et de la banque d'urgence lignes (BUL) dont le coût d'approvisionnement prévu en 2006 est de 21,8 M\$. Pour en assurer le suivi, elle demande au Transporteur de fournir, lors de ses prochaines demandes, l'inventaire, la valeur d'acquisition et le détail des ajouts et des retraits à la BAM et à la BUL.

En conclusion, la Régie note l'effort du Transporteur dans l'implantation d'une démarche structurée de diagnostic pour chaque famille homogène d'actifs pour déterminer les investissements requis. Elle l'encourage, conformément aux instructions données dans la décision D-2005-50, à poursuivre dans ce sens. Le niveau d'informations fourni dans le présent dossier a permis une meilleure compréhension des enjeux. De même, leur divulgation publique contribuerait à l'avancement du débat.

Ainsi, la Régie autorise les investissements de 291,8 M\$ en Maintien des actifs en 2006.

### **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. Ces investissements visent :

- l'amélioration de la fiabilité du réseau et de la qualité de l'onde;
- l'amélioration du rendement des équipements;



- l'amélioration de la gestion du bassin de charge (délestage);
- l'amélioration de la robustesse du réseau face aux événements climatiques extrêmes;
- l'innovation afin d'optimiser les opérations du Transporteur;
- les modifications requises à la suite de l'application de nouveaux critères de conception, d'exploitation et d'entretien des équipements.

La démonstration employée classe les projets selon différents déclencheurs, chaque projet étant alors évalué selon ceux-ci. Un déclencheur est interne s'il est lié à l'état du réseau, ou externe s'il découle d'une situation extérieure au Transporteur.

Ces investissements contribuent à la continuité de service, bien que l'indice de continuité ne soit plus présenté comme un objectif visé par le Transporteur, ni comme un indicateur mesurable de l'amélioration de la qualité du service. Cette situation amène la Régie à réitérer la nécessité absolue 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 additionnels. Les consommateurs doivent savoir comment l'amélioration de la qualité, pour laquelle ils paient, se concrétise.

Pour les projets résultant de l'application de nouveaux critères de conception, la demande doit inclure l'évaluation de l'impact du critère révisé. Bien que le Transporteur procède parfois à cette analyse financière, la justification de ces demandes sera mieux assurée par sa démonstration systématique.

Avec ces commentaires sur la démonstration appropriée de ces investissements dans le futur, la Régie est disposée à en autoriser la demande presque en entier. Pour les motifs énoncés plus loin à l'égard du projet de sécurisation des réseaux régionaux, elle déduit un montant de 14,2 M\$ qu'elle n'autorise pas. La Régie autorise donc des investissements en Amélioration de la qualité en 2006 de 57,9 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 visent :

- 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<sup>6</sup>.

Les investissements prévus de 76 M\$ ont plus que doublé par rapport aux 32 M\$ demandés en 2005. La Régie est préoccupée par le peu de justification des encadrements et normes internes que le Transporteur définit comme des exigences auxquelles il doit se soumettre puisque, contrairement aux lois et aux règlements, elles émanent de lui.

Le Transporteur doit, pour ce type d'interventions comme pour les autres, présenter une analyse coût bénéfice de l'imposition de ces normes et la comparer, selon le cas, au report ou à la non-réalisation des investissements correspondants. Elle demande au Transporteur de préciser la nature et la justification de ces exigences internes dans sa prochaine demande d'autorisation.

Pour 2006, la Régie autorise les investissements pour le Respect des exigences de 76 M\$, les projets correspondant à ces investissements étant justifiés par des interventions spécifiques non-récurrentes.

### **Commentaire de l'intervenante**

Concernant la préoccupation de l'intervenante UC qui se demande *si un phénomène de fragmentation des grands projets en plusieurs petits projets se produit*, la Régie rappelle qu'elle s'est préoccupée de la question dans le passé et notamment dans le cadre de sa décision D-2004-87. Elle reste vigilante quant à la définition des projets d'investissement s'échelonnant dans le temps.

## **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.

---

<sup>6</sup> Voir à ce sujet la décision D-2006-76, dossier R-3594-2005, 10 mai 2006.

Un montant de 136,4 M\$ du total de 161,8 M\$ est prévu pour la réalisation de projets permettant de répondre aux besoins de la charge locale. Depuis quelques années, le réseau de transport doit satisfaire à des demandes records de la part du Distributeur qui ont dépassé la capacité de transit des réseaux régionaux. Des mesures mises en œuvre afin de faire face à cette situation justifient cette augmentation des investissements pour l'alimentation de la charge locale. Les principaux projets visés sont les suivants :

- ajout ou remplacement de transformateurs et de disjoncteurs;
- ajout d'équipements de compensation;
- construction de postes;
- modification ou construction de lignes de transport.

Quant au solde de 25,4 M\$ requis pour l'intégration de puissance, il permet les 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. Leur rentabilité est assurée par le respect de l'article 12A des Tarifs et conditions du Transporteur, approuvés par la décision D-2006-66, à son Annexe D, tels que rectifiés par la décision D-2006-85.

Pour ces motifs, la Régie autorise les investissements au montant de 161,8 M\$ pour la Croissance des besoins de la clientèle en 2006.

### **3.3 RÉALLOCATION ENTRE LES CATÉGORIES**

Par ailleurs, la Régie autorise le Transporteur, comme par le passé, 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.

## **4. SÉCURISATION DES RÉSEAUX DE TRANSPORT RÉGIONAUX**

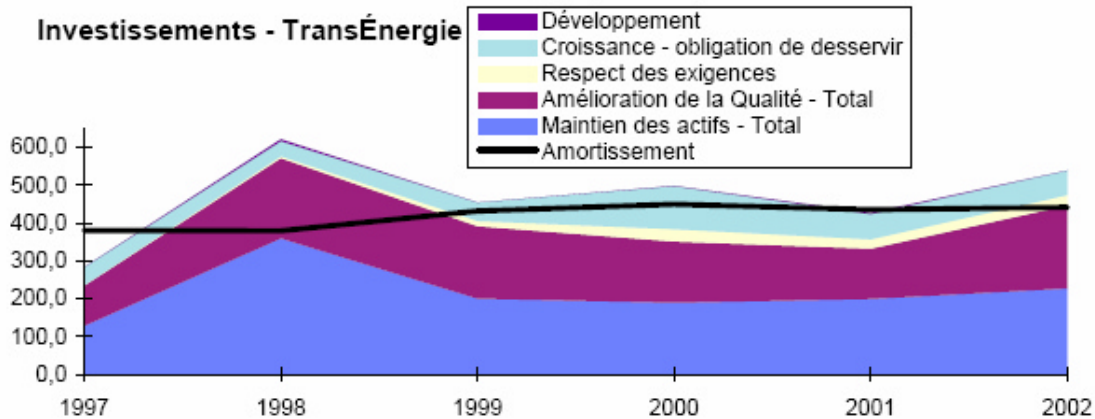
Le verglas de 1998 a endommagé 900 km de lignes de transport et affecté 40 % de la clientèle d'Hydro-Québec.

À la suite de ce verglas, une série de projets de reconstruction et de renforcement ont été réalisés sur le réseau de transport. Sans en dresser une liste exhaustive, il apparaît, tant du présent dossier que des dossiers antérieurs de la Régie, que de nombreux investissements ont été faits par le Transporteur pour sécuriser son réseau à la suite du verglas de 1998. On y note :

- En 2002, le Transporteur mentionne que ses investissements totaux incluent une somme de 146,7 M\$ pour la poursuite des renforcements de réseau à la suite du verglas<sup>7</sup>,
- En 2003, les investissements totaux incluent 208,1 M\$ pour la poursuite de projets découlant du verglas<sup>8</sup>,
- En 2004, cette somme est de 48 M\$<sup>9</sup>, sans compter le projet du déglaceur de Lévis au coût de 190 M\$<sup>10</sup>.

De même, les investissements montrés aux graphiques suivants<sup>11</sup>, l'un avec les investissements reliés au verglas et l'autre sans, illustrent, par différence entre les graphiques, l'effort financier consenti par le Transporteur à la sécurisation de son réseau.

### GRAPHIQUE 1



<sup>7</sup> Dossier R-3476-2001, pièce HQT-1, document 1, pages 10 et 17.

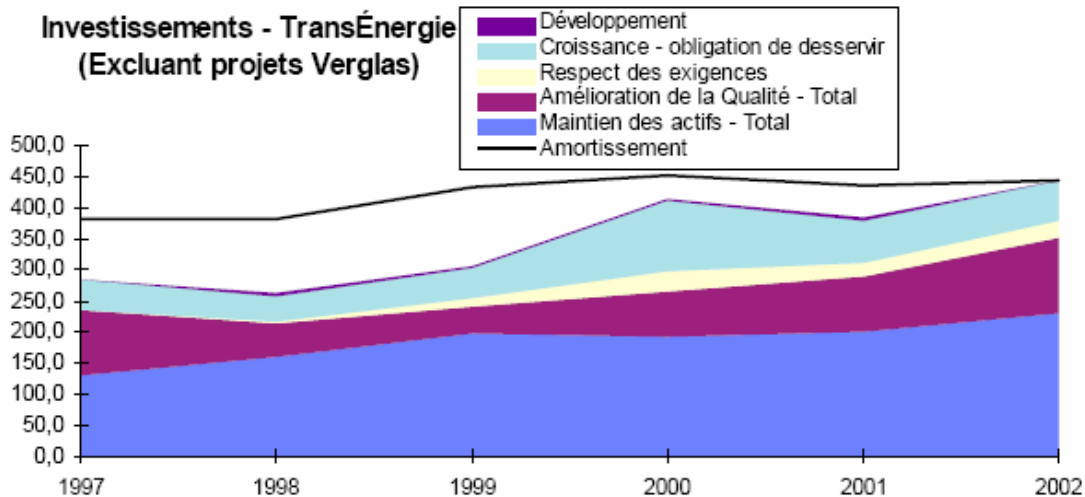
<sup>8</sup> Dossier R-3504-2002, pièce HQT-1, document 1, page 11.

<sup>9</sup> Dossier R-3520-2003, pièce HQT-1, document 1, page 11.

<sup>10</sup> Dossier R-3522-2003, pièce HQT-1, document 1, page 8.

<sup>11</sup> Dossier R-3476-2001, pièce HQT-1, document 1, pages 13 et 14.

## GRAPHIQUE 2



On constate que les sommes investies en 2002, 2003 et 2004 sont de l'ordre de 600 M\$, incluant le déglaceur, qui s'ajoutent à des sommes que les graphiques ci-haut permettent d'apprécier et qui vont de plus de 300 M\$ en 1998 à plus de 50 M\$ en 2001, soit un total aussi de l'ordre de 600 M\$ investi entre 1998 et 2001.

Ces interventions ont déjà amélioré grandement la robustesse du réseau de transport et sa capacité de reprise de l'alimentation des clients. C'est à partir de cette nouvelle réalité que s'apprécie tout investissement poursuivant cette fin. C'est aussi l'absence de mesure de cette nouvelle situation de base qui fait défaut dans le présent dossier pour juger du coût et des bénéfices à la marge de tels investissements en Amélioration de la qualité.

### *La sécurisation des réseaux régionaux*

C'est dans ce contexte que le Transporteur soumet et que la Régie apprécie la stratégie de sécurisation des réseaux de transport régionaux, dont l'évaluation globale paramétrique des projets est de 375 M\$ s'échelonnant entre 2006 et 2015.

L'objectif du Transporteur est de sécuriser les réseaux régionaux afin d'établir un niveau d'alimentation permettant de maintenir les services essentiels à la plus grande partie de la population. La stratégie de sécurisation repose sur les critères suivants :

- L'alimentation sécurisée des postes sources des réseaux de transport régionaux pour faire face à un verglas important d'une occurrence d'une fois en 50 ans;

- L'alimentation sécurisée des postes satellites dont la charge est supérieure à 300 MVA;
- La sécurisation de certains autres postes satellites de façon à atteindre l'objectif de rétablissement, dans chacun des réseaux de transport régionaux, de 50 % en quatre jours et de 100 % en 21 jours.

L'alimentation d'un poste est considérée sécurisée lorsqu'au moins un lien d'alimentation est de robustesse suffisante pour supporter les charges combinées de glace et de vent prévues sur l'ensemble de son parcours.

La Régie reconnaît que l'alimentation en électricité a un rôle majeur à jouer dans le maintien de la sécurité de la population lors d'un verglas important et que des investissements peuvent être nécessaires pour corriger les lacunes et réduire les risques. Par ailleurs, par son mandat, la Régie doit s'assurer que les coûts globaux sont réduits à un niveau raisonnable par une approche de gestion du risque et d'optimisation des investissements, notamment en prenant en compte l'ensemble des investissements du Transporteur.

### *La justification*

En l'absence d'une démonstration probante de la situation de base et d'une étude coût bénéfique, à la marge, de ces investissements proposés de 375 M\$, la Régie ne peut approuver cette stratégie. Enfin, la somme de 14,2 M\$ prévue en 2006 dans la catégorie Amélioration de la qualité à ce sujet doit être retranchée puisque le projet auquel elle se rattache n'est pas approuvé.

Un risque nul ou trop faible n'est pas désirable car les montants à investir seraient prohibitifs. Il s'agit pour le Transporteur de démontrer que les investissements proposés pour la sécurisation du réseau sont justifiés et nécessaires. Ils devraient constituer un compromis acceptable entre le risque résiduel et les efforts consentis pour minimiser ce risque par rapport à celui présentement assumé dans l'état actuel du réseau.

La Régie n'est pas convaincue que les hypothèses du Transporteur, quant à l'estimation de l'ampleur des dommages et du temps requis pour le rétablissement du réseau, dont l'état a déjà été grandement renforcé, justifient d'y investir une somme supplémentaire de 375 M\$.

Au surplus, sur le plan de l'analyse détaillée, l'examen de la situation des sous-réseaux montre que certains postes sources demeurent alimentés à la suite d'un verglas d'occurrence d'une fois en 50 ans mais que le Transporteur y prévoit malgré tout des investissements. Dans les autres cas, les hypothèses retenues supposent la perte des postes sources même s'ils bénéficient de plusieurs sources d'alimentation. Or, il est proposé d'investir 200 M\$ pour la sécurisation de ces postes sources. Les impacts à la marge des investissements proposés sur le risque résiduel ne sont donc pas suffisamment établis.

## 5. IMPACT SUR LES TARIFS

Les investissements déterminent à long terme la plus grande partie 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.

Les investissements ne générant pas de revenus additionnels sont inférieurs à la charge d'amortissement, sauf en 2006. En 2006, ces investissements créent une pression à la hausse sur les tarifs du Transporteur, alors que, si ces investissements lui étaient inférieurs, ils permettraient de les réduire. Les investissements en Croissance des besoins, quant à eux, sont rentables et exercent une pression à la baisse sur ces tarifs.

Dans l'ensemble, et selon le modèle d'analyse choisi et ses hypothèses, les investissements prévus pour 2006 ne créent pas de hausse tarifaire. En effet, le coût unitaire sur l'ensemble de la période 2006-2015 demeure inférieur au tarif actuel de 72,90 \$/kW/an.

Sur le plan global, la Régie, à l'instar des consommateurs, craint que l'utilisation du niveau de la charge d'amortissement annuel comme unique plafond pour les investissements ne générant pas de revenus additionnels, n'aboutisse, avec le temps, à une augmentation constante du niveau des investissements en Maintien des actifs avec une considération moindre accordée à l'analyse de risque reliée à la non-réalisation des investissements. Aussi, elle demande au Transporteur d'intégrer dans sa démarche de planification une évaluation coût-bénéfice des investissements et qu'il élabore des indicateurs de suivi des coûts et des bénéfices adaptés à ses activités.

## 6. IMPACT SUR LA FIABILITÉ

Le Transporteur tient compte, dans la planification de ses investissements, de la fiabilité du réseau de transport afin de maintenir et même d'améliorer la continuité de service.

Les investissements autorisés en 2006 n'auront aucun impact négatif sur la fiabilité du réseau.

## 7. FRAIS DE PARTICIPATION

Le Régie note que le nombre d'heures réclamées par l'intervenante est élevé mais comprend que les échanges concernant le traitement de la confidentialité dans ce dossier les justifient. Elle s'explique toutefois mal la pertinence d'un coordonnateur pour le traitement du présent dossier. La Régie reconnaît l'utilité générale des observations de UC, bien que celles-ci n'aient pas soulevé de nouveaux enjeux. Elle refuse toutefois les frais de coordination puisque UC n'y est pas admissible.

Considérant ce qui précède, la Régie accorde à UC un remboursement de frais au montant de 7 600,00 \$.

### La Régie de l'énergie :

**ACCUEILLE** en partie la demande du Transporteur;

**AUTORISE** des investissements de 587,5 M\$ en 2006 pour les projets dont le coût individuel est inférieur au seuil de 25 M\$, selon les catégories suivantes :

- Maintien des actifs à concurrence de 291,8 M\$,
- Amélioration de la qualité à concurrence de 57,9 M\$,
- Respect des exigences à concurrence de 76 M\$,
- Croissance des besoins de la clientèle à concurrence de 161,8 M\$;

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



**ORDONNE** au Transporteur de rembourser la somme de 7 600,00 \$ à UC, dans les 30 jours de la présente décision.

Benoît Pepin  
Régisseur

Hydro-Québec représentée par M<sup>e</sup> F. Jean Morel;  
Union des consommateurs représentée par M<sup>e</sup> Ève-Lyne H. Fecteau.