

# D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

D-2009-013

R-3670-2008

2 mars 2009

---

**PRÉSENTS :**

Richard Carrier,  
Lucie Gervais,  
Jean-François Viau,  
Régisseurs

---

**Hydro-Québec**  
Demanderesse

et

**Intervenants dont les noms apparaissent à la page suivante**

---

**Décision finale**

*Demande d'autorisation du budget des investissements 2009  
pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est  
inférieur à 25 M\$*

### Intervenants :

- Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEF de Québec);
- Association de l'industrie électrique du Québec (AIEQ);
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI);
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAMÉ);
- Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É./AQLPA);
- Union des municipalités du Québec (UMQ).

## TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION .....	4
2.	DEMANDE .....	5
2.1	CONTEXTE .....	5
2.2	SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS DEMANDÉS POUR 2009.....	6
3.	INVESTISSEMENTS DEMANDÉS ET JUSTIFICATION.....	8
	INVESTISSEMENTS NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS .....	8
	INVESTISSEMENTS GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS .....	14
4.	IMPACT TARIFAIRE DES INVESTISSEMENTS.....	16
5.	IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT.....	17
6.	RÉALLOCATION ENTRE LES CATÉGORIES.....	18
7.	DÉVELOPPEMENT DE LA STRATÉGIE DE GESTION DE LA PÉRENNITÉ DES ACTIFS .....	19
8.	MODE D'AUTORISATION DES INVESTISSEMENTS .....	28

## 1. INTRODUCTION

Le 29 juillet 2008, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) demande à la Régie de l'énergie (la Régie) l'autorisation d'acquérir et construire en 2009 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 6 août 2008, par sa décision D-2008-101, la Régie indique qu'elle prévoit procéder à l'étude de la demande sur dossier en offrant aux intéressés l'occasion de présenter leurs mémoires et leurs observations par écrit.

La Régie fixe au 22 août 2008 la date de dépôt des demandes d'intervention au dossier.

Le 11 septembre 2008, la Régie accorde le statut d'intervenant à ACEF de Québec, AIEQ, FCEI, GRAME, S.É./AQLPA, et UMQ et elle refuse le statut d'intervenant à OC.

Le 25 septembre 2008, la Régie et les intervenants soumettent des demandes de renseignements auxquelles le Transporteur répond le 14 octobre 2008.

Le 5 novembre 2008, par sa décision D-2008-138, la Régie reconnaît le statut d'expert-conseil pour messieurs Pierre-Emmanuel Paradis, Michel Perrachon et Jean-Claude Deslauriers.

Les preuves et mémoires des intervenants sont déposés entre le 29 octobre et le 3 novembre 2008.

Le 21 novembre 2008, la Régie rend sa décision D-2008-145 sur la requête en radiation de certaines parties du mémoire du GRAME déposée par le Transporteur le 6 novembre 2008.

Le Transporteur dépose ses observations finales le 9 décembre 2008 et la Régie prend le dossier en délibéré ce même jour.

---

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

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

## **2. DEMANDE**

### **2.1 CONTEXTE**

Selon le Transporteur, le réseau de transport est de plus en plus sollicité en raison des besoins accrus de la charge locale et des diverses demandes de l'ensemble des clients du service de point à point. De plus, les infrastructures de transport sont vieillissantes. Des interventions importantes sont donc planifiées par le Transporteur afin d'assurer la pérennité de son parc d'équipements. Ces facteurs occasionnent une pression à la hausse sur le volume d'investissements requis pour permettre au Transporteur de s'acquitter adéquatement de sa mission.

Le processus de planification des investissements du Transporteur évolue au fil des ans et s'adapte à cette nouvelle réalité. Aussi, le Transporteur poursuit, dans le cadre de sa planification intégrée, la mise en place des mesures nécessaires à une plus grande coordination entre les interventions en croissance et en pérennité.

La Stratégie de gestion de la pérennité des actifs (la Stratégie) que le Transporteur a mise en place a été appliquée pour déterminer les investissements requis pour 2009 en Maintien des actifs du réseau de transport d'électricité.

La planification intégrée permet, quant à elle, la coordination et l'arrimage de plusieurs types d'interventions. Par exemple, les interventions diagnostiquées en pérennité sont juxtaposées aux projets prévus dans des zones de croissance, ce qui permet de diminuer les interventions à la pièce, tout en proposant des solutions qui réduisent, sinon évitent, des investissements et l'injection de montants en pérennité.

Le Transporteur prévoit également développer et implanter un modèle de gestion des investissements par portefeuille. Ce modèle devrait lui permettre d'optimiser la gestion de l'ensemble des investissements dans les quatre catégories règlementaires. Le processus de gestion des investissements par portefeuille inclut l'identification, la priorisation, l'autorisation, la gestion et le contrôle des projets nécessaires à l'atteinte des objectifs d'affaires identifiés dans le plan stratégique.

Le Transporteur développera, dans le cadre de cette démarche, un tableau de bord des investissements qui permettra, entre autres, de faire une meilleure reddition de compte notamment quant aux demandes d'autorisation du budget des investissements pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$. Le Transporteur prévoit aussi mettre en

place des mesures et indicateurs en vue de suivre l'application de la Stratégie. Le Transporteur estime qu'il sera ainsi en mesure de répondre aux préoccupations de la Régie quant à l'adéquation entre les interventions planifiées et les projets réalisés. Le Transporteur entend présenter ce processus à la Régie au cours de l'année 2009.

## 2.2 SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS DEMANDÉS POUR 2009

Le Transporteur demande l'autorisation d'acquérir et construire des immeubles ou des actifs au montant de 717,6 M\$ en 2009 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$. Ces projets visent à la fois le réseau de transport d'électricité et le réseau de télécommunications.

De cette somme de 717,6 M\$, un montant de 364,8 M\$, soit 51 % du total, est prévu pour la poursuite ou le parachèvement de projets déjà en cours. De plus, les investissements ne générant pas de revenus additionnels sont distingués des investissements générant des revenus additionnels.

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.

Pour le Transporteur, ces investissements de 717,6 M\$ s'inscrivent dans des prévisions d'investissements réglementés d'une valeur totale de 1 499,8 M\$ pour 2009, répartis comme suit :

• Projets de moins de 25 M\$	717,6 M\$
• Projets de plus de 25 M\$	676,3 M\$
• Projets prudemment acquis	97,2 M\$
• Projets préalablement autorisés	8,6 M\$
<b>TOTAL :</b>	<b>1 499,8 M\$</b>

Le tableau 1 illustre l'évolution des investissements annuels du Transporteur pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$. Les informations relatives aux années 2008 et 2009 incluent les données relatives aux actifs de télécommunications.

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

Catégorie	2005		2006		2007		2008				2009
	Autorisé	Réel	Autorisé	Réel	Autorisé	Réel	Autorisé	Réel 30 avril	Estimé 8 mois	Total*	Budgétisés
<b>Ne générant pas de revenus additionnels</b>	<b>343,1</b>	<b>346,7</b>	<b>425,7</b>	<b>383,0</b>	<b>405,0</b>	<b>400,2</b>	<b>531,3</b>	<b>79,7</b>	<b>489,0</b>	<b>568,7</b>	<b>565,0</b>
Maintien des actifs		250,1	291,8	281,8	311,7	307,6	408,5	71,2	365,8	437,0	466,3
Maintien et amélioration de la qualité		62,3	57,9	50,4	61,9	48,0	74,3	7,3	64,4	71,7	59,0
Respect des exigences		34,3	76,0	50,8	31,4	44,6	48,5	1,2	58,8	60,0	39,7
<b>Générateur des revenus additionnels</b>	<b>207,3</b>	<b>122,1</b>	<b>161,8</b>	<b>125,5</b>	<b>107,2</b>	<b>95,0</b>	<b>185,6</b>	<b>12,3</b>	<b>136,0</b>	<b>148,3</b>	<b>152,6</b>
Croissance des besoins	207,3	122,1	161,8	125,5	107,2	95,0	185,6	12,3	136,0	148,3	152,6
<b>Total</b>	<b>396,9</b>	<b>401,7</b>	<b>587,5</b>	<b>508,5</b>	<b>512,2</b>	<b>495,2</b>	<b>716,9</b>	<b>92,0</b>	<b>625,0</b>	<b>717,0</b>	<b>717,6</b>

Tableau établi à partir du tableau 4 de la pièce B-1-HQT-1, document 1, page 20 révisée le 10 février 2009.

\*Ce montant est composé de montants réels pour les mois de janvier à avril 2008 et de montants estimés pour le reste de l'année 2008.

Le Transporteur souligne que le montant global de 717,6 M\$ demandé pour 2009 représente une hausse de 0,7 M\$ par rapport au montant de 716,9 M\$ autorisé par la Régie pour 2008.

Les investissements ne générant pas de revenus additionnels, au montant de 565,0 M\$ pour 2009, représentent une augmentation de 33,7 M\$ ou environ 6 % par rapport au montant de 531,3 M\$ autorisé par la Régie pour 2008.

Les investissements générant des revenus additionnels, soit dans les projets visant à satisfaire la croissance de la demande, s'élèvent à 152,6 M\$, en baisse de 33 M\$ par rapport au montant autorisé en 2008.

Le tableau 2 présente la ventilation des investissements requis en 2009 pour les actifs du réseau de transport d'électricité entre les projets en cours et les nouveaux projets débutant en 2009.

**Tableau 2**  
**Sommaire des investissements 2009**  
**Actifs du réseau de transport d'électricité**  
*(en millions de dollars)*

	En cours	Débutant en 2009	Total
<b>NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS</b>			
Maintien des actifs	251,6	214,7	466,3
Amélioration de la qualité	24,9	34,1	59,0
Respect des exigences	23,6	16,1	39,7
	<b>300,1</b>	<b>264,9</b>	<b>565,0</b>
<b>GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS</b>			
Croissance des besoins de la clientèle	64,7	87,9	152,6
<b>TOTAL</b>	<b>364,8</b>	<b>352,8</b>	<b>717,6</b>

Tableau établi à partir du tableau 2 de la pièce B-1-HQT-1, document 1, page 17

### 3. INVESTISSEMENTS DEMANDÉS ET JUSTIFICATION

#### INVESTISSEMENTS NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS

##### MAINTIEN DES ACTIFS

Les investissements en Maintien des actifs portent sur les actifs de transport, les actifs de soutien et les actifs de télécommunications.

Les niveaux d'investissements retenus pour lesquels le Transporteur demande une autorisation résultent de l'application de la Stratégie développée par le Transporteur qui vise à s'assurer que ses actifs répondent aux besoins du réseau. L'état d'avancement et les développements à venir de la Stratégie seront abordés séparément à la section 7 de la présente décision.



Les investissements concernant les actifs du réseau de transport 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. Les actifs de transport sont regroupés par famille homogène : les disjoncteurs, les sectionneurs, les transformateurs de puissance, etc.

Les investissements 2009 en Maintien des actifs de soutien comprennent les investissements en matériel roulant, les équipements de laboratoire, les équipements informatiques et les bâtiments administratifs.

Les investissements en Maintien des actifs de télécommunications comprennent les projets de numérisation de liaisons hertziennes et de modernisation des liaisons optiques.

Le montant total des investissements prévus en 2009 en Maintien des actifs est de 466,3 M\$ et représente une augmentation de 57,8 M\$ par rapport au montant autorisé de 408,5 M\$ pour 2008. Ce montant se répartit de la façon suivante :

**Tableau 3**  
**Répartition des investissements 2009 en Maintien des actifs par type d'actifs**

	<b>Actifs de transport</b>	<b>Actifs de soutien</b>	<b>Actifs de télécommunication</b>	<b>Total</b>
Investissements liés aux projets déjà autorisés	213,3	9,5	28,7	251,6 M\$
Nouveaux investissements	153,4	46,1	15,3	214,7 M\$
<b>Total</b>	<b>366,7</b>	<b>55,6</b>	<b>44,0</b>	<b>466,3 M\$</b>

Dans sa décision D-2008-020, la Régie a demandé au Transporteur de présenter pour examen les données fournies dans la preuve en distinguant celles relatives au réseau « Bulk » 735 kV.

Bien qu'il soit en mesure de produire un inventaire des équipements du réseau « Bulk », le Transporteur mentionne qu'il s'agit d'un inventaire d'exception constitué manuellement. Pour l'instant, les systèmes d'analyses du Transporteur sont conçus pour livrer les données par famille d'actifs et ne lui permettent pas de fournir les données susmentionnées demandées par la Régie. Pour ce faire, il serait nécessaire d'effectuer préalablement un exercice d'identification des équipements du réseau « Bulk » dans les systèmes d'information du

Transporteur, ce qui requerrait des ressources humaines expertes déjà employées aux dossiers relatifs à la maintenance et à la pérennité, et entraînerait des coûts importants.

Selon le Transporteur, la prise en compte de la localisation de l'appareil dans le réseau et l'estimation de l'impact de sa défaillance sur le réseau et sur la clientèle positionne correctement l'équipement dans sa grille de risque et l'information additionnelle le reliant ou non à un réseau défini comme « Bulk » ne vient pas modifier le diagnostic quant à l'urgence de le remplacer ou de le réparer.

Le GRAME appuie l'objectif de réduction des gaz à effet de serre émis par le parc de véhicules du Transporteur.

S.É./AQLPA recommande à la Régie de maintenir sa demande au Transporteur de fournir la mesure du risque spécifiquement associé au réseau « Bulk » 735 kV, notamment quant aux équipements de postes.

Les investissements en Maintien des actifs sont en hausse de 14,0 % par rapport au montant de 408,5 M\$ autorisé en 2008. La Régie considère que le Transporteur a démontré, notamment par l'application de la Stratégie, que le montant des investissements à autoriser pour 2009 est requis pour la poursuite de son objectif de stabiliser le niveau de risque de ses actifs à long terme.

La Régie est satisfaite des informations fournies par le Transporteur au soutien de sa demande pour la catégorie Maintien des actifs.

**Dans ce contexte, la Régie autorise des investissements en 2009 pour la catégorie Maintien des actifs du réseau de transport d'électricité au montant de 466,3 M\$.**

**Par ailleurs, tenant compte des contraintes identifiées par le Transporteur et de l'implantation récente de la Stratégie, la Régie considère que, pour l'instant, la séparation des équipements en fonction de leur appartenance ou non au réseau « Bulk » n'est pas un élément critique pour l'appréciation de la nature et du niveau des investissements requis pour assurer la pérennité et la fiabilité du réseau du Transporteur.**

**La Régie juge cependant approprié de faire le point en 2011 sur le résultat de l'application de la Stratégie.**

## MAINTIEN ET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DU SERVICE

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

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 2009.

**Tableau 4**  
**Investissements 2009 en Maintien et amélioration de la qualité**  
*(en millions de dollars)*

<b>Éléments déclencheurs</b>	<b>Budget (M\$)</b>	<b>% du budget</b>
Comportement du réseau de transport	23,0	39,0 %
Fiabilité des équipements	15,6	26,4 %
Continuité de service	6,2	10,5 %
Qualité de l'onde	3,8	6,4 %
Durabilité des équipements	0,8	1,4 %
Recherche et développement	9,6	16,3 %
<b>Total</b>	<b>59,0</b>	<b>100,0 %</b>

Source : Pièce B-1-HQT-1, document 1, page 56, Tableau 13

Les projets regroupés sous la rubrique Comportement du réseau de transport, totalisant 23,0 M\$, comprennent entre autres des projets de révision de la gestion de la charge délestable, des projets d'amélioration des outils de contrôle des mouvements d'énergie, des projets liés à l'amélioration des informations provenant des installations et des systèmes ainsi qu'un projet d'ajout d'une commande synoptique aux postes Beauharnois Est et Ouest.

La deuxième rubrique la plus importante regroupe les investissements relatifs à la fiabilité des équipements. Pour 2009, ces investissements visent principalement le remplacement de 48 disjoncteurs d'une même famille qui présentent, malgré leur jeune âge, de nombreux bris et défaillances et entraînent des contraintes d'exploitation majeures. Le remplacement de ces 48 unités se fera sur deux années et le Transporteur considère que c'est la seule solution

valable pour assurer la fiabilité du réseau. Les autres investissements relatifs à la fiabilité des équipements sont pour des projets de remplacements de protection de lignes, des projets de mise à niveau des réseaux de télécommunications et de développement d'un logiciel permettant d'optimiser les limites de stabilité transitoire en temps réel. L'ensemble de ces investissements totalise 15,6 M\$.

La Régie, dans sa décision D-2006-89<sup>3</sup>, a demandé 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.

Le Transporteur présente un tableau qui précise les améliorations prévues et les indicateurs sur lesquels les différents projets prévus en 2009 pourraient avoir un impact<sup>4</sup>. Ces améliorations visent notamment à améliorer les critères d'exploitation du réseau, à diminuer le risque de déclenchements ou de pannes, à ajouter de la redondance dans les postes et les réseaux non bouclés par l'addition d'équipements, à assurer une qualité du service qui répond aux besoins et aux attentes des clients, à améliorer le produit livré au client et enfin, à améliorer la durabilité des équipements. Le Transporteur identifie les indicateurs visés.

Le GRAME appuie le projet de révision du bassin et de la gestion de la charge délestable de même que le projet d'ajout d'un tableau synoptique aux postes Beauharnois Est et Ouest. Le GRAME indique que ce dernier projet est important dans un contexte d'échange et de stabilité des exportations, d'autant plus qu'il s'inscrit dans une perspective de développement durable.

La Régie est satisfaite des justifications fournies par le Transporteur à l'appui de sa demande. Elle est également satisfaite des travaux du Transporteur concernant le développement d'indicateurs de mesure de l'amélioration de la qualité. Ces indicateurs représenteront un outil utile permettant au Transporteur de faire rapport sur ses réalisations et de justifier ses demandes.

**La Régie autorise des investissements pour la catégorie Maintien et amélioration de la qualité en 2009 au montant de 59,0 M\$.**

---

<sup>3</sup> Dossier R-3592-2005.

<sup>4</sup> Pièce B-1-HQT-1, document 1, pages 67 et 68.

## 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 investissements portent notamment sur :

- Des projets s'inscrivant dans le cadre de la *Loi sur la qualité de l'environnement* et visant à s'assurer que les installations du Transporteur sont conformes à cette loi;
- Des projets liés à la santé et la sécurité du public et des employés;
- L'installation de bassins de récupération d'huile, l'ajout de murs coupe-feu et des projets de décontamination de sites;
- Des travaux de sécurisation des installations et des centres de téléconduites en lien avec les exigences de la North American Electric Reliability Corporation (NERC).

Le montant des investissements prévus est de 39,7 M\$. Il se répartit comme suit :

**Tableau 5**  
**Investissements 2009 en Respect des exigences**  
*(en millions de dollars)*

Sources d'exigences	Budget (M\$)	% du budget
Lois, règlements et avis	9,4	23,7 %
Engagements contractuels	14,7	37,0 %
Normes ou encadrements internes	13,0	32,7 %
Exigences du NERC	2,6	6,6 %
<b>Total</b>	<b>39,7</b>	<b>100,0 %</b>

Source : Pièce B-1-HQT-1, document 1, page 70 Tableau 15

L'ACEF de Québec note une baisse de 18,1 % des investissements dans la catégorie Respect des exigences. Elle souligne que le Transporteur devrait expliciter et justifier le bien-fondé des encadrements internes, car des exigences internes plus élevées que les normes réglementaires ont des implications en termes de coûts pour les clientèles.

Le GRAME réitère son appui à tout investissement en Maintien des actifs qui permet d'améliorer la récupération des huiles déversées et de préserver la qualité des sols des sites appartenant au Transporteur.

Le GRAME appuie aussi les projets de bassin de récupération tout en souhaitant qu'ils s'étendent le plus rapidement possible à l'ensemble des installations comportant des risques de déversement.

**La Régie autorise des investissements pour la catégorie Respect des exigences en 2009 au montant de 39,7 M\$.**

## **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 2009 s'élèvent à 152,6 M\$ et se répartissent de la façon suivante :

**Tableau 6**  
**Sommaire des investissements 2009 générant des revenus additionnels**  
*(en millions de dollars)*

CROISSANCE DES BESOINS DE LA CLIENTELE	En cours	Débutant en 2009	Total
Alimentation de la charge locale	55,2	87,9	143,1
Intégration de puissance	9,5	0,0	9,5
<b>Total Croissance des besoins</b>	<b>64,7</b>	<b>87,9</b>	<b>152,6</b>

Tableau établi à partir du tableau 17 de la pièce B-1-HQT-1, document 1, page 76.

Les investissements requis visent essentiellement à répondre aux besoins liés à l'alimentation de la charge locale en intervenant dans des installations, des zones et des corridors qui connaissent un accroissement important de charge. La grande majorité des interventions sont planifiées de concert avec le Distributeur, puisque ce dernier doit, dans presque tous les cas, effectuer conjointement des interventions sur son réseau.

Le Transporteur assure, de plus, l'intégration de puissance sur le réseau de transport suivant les demandes d'Hydro-Québec dans ses activités de production (le Producteur) ou de producteurs privés. Ces interventions sont initiées et planifiées selon le processus prévu dans les *Tarifs et conditions des services de transport*<sup>5</sup>.

Dans tous les cas, les scénarios d'interventions envisagées font l'objet d'analyses techniques et économiques et le scénario d'intervention optimal est ensuite retenu aux fins d'investissements.

**La Régie autorise des investissements pour la catégorie Croissance des besoins de la clientèle en 2009 au montant de 152,6 M\$.**

<sup>5</sup> Approuvés par la Régie de l'énergie conformément à la décision D-2008-045, dossier R-3626-2007 en date du 1<sup>er</sup> avril 2008.

#### 4. IMPACT TARIFAIRE DES INVESTISSEMENTS

L'impact tarifaire sur les revenus requis est estimé en considérant les coûts annuels associés aux ajouts nets à la base de tarification ainsi que les revenus provenant des besoins additionnels de transport, s'il y a lieu. Le Transporteur présente cet impact par rapport au tarif de transport de 70,82 \$/kW en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008.

Pour établir l'impact tarifaire, le Transporteur tient compte de l'ensemble de ses projets d'investissements planifiés. La projection des mises en service pour la période de 2009 à 2018 est basée sur la planification actuelle du Transporteur, qui est appelée à évoluer selon l'avancement des études en cours et selon l'optimisation des projets et du portefeuille de projets, lequel est en lien avec les besoins des clients.

Pour les investissements ne générant pas de revenus additionnels, le Transporteur détermine l'impact tarifaire en comparant les mises en service correspondantes avec l'amortissement de l'ensemble des actifs du Transporteur ne générant pas de revenus additionnels. Si les coûts de ces mises en service ne dépassent pas les coûts associés à l'amortissement des actifs ne générant pas de revenus additionnels, il n'y aura pas d'impact à la hausse sur le tarif de transport.

Selon le Transporteur, ces investissements n'exercent pas de pression à la hausse sur le tarif de transport. La même conclusion prévaut pour les années 2010 à 2018.

Afin de déterminer l'impact tarifaire des investissements générant des revenus additionnels, le Transporteur prend en considération les besoins de transport ainsi que les coûts des mises en service applicables à ces investissements. La prévision pour le service d'alimentation de la charge locale est obtenue du Distributeur tandis que la prévision du service de transport de point à point à long terme est effectuée selon l'anticipation de réservations de la part des clients de ce service. Lorsque les coûts des mises en service sont couverts par les revenus additionnels provenant de la croissance des besoins de transport, ces investissements n'exercent pas de pression sur les revenus requis du Transporteur, et partant, n'induisent pas d'impact tarifaire à la hausse.

L'ACEF de Québec demande de distinguer les impacts tarifaires associés aux anciens investissements des investissements débutant en 2009. Le Transporteur indique que cette demande déborde le cadre du présent dossier et les exigences fixées par la Régie dans ses décisions antérieures.



La Régie constate que la prévision sur 10 ans pour les investissements ne générant pas de revenus additionnels ne montre pas de pression à la hausse sur les tarifs pour l'ensemble de la période 2009 à 2018. Cette analyse tient compte des investissements associés à la Stratégie.

Cependant, bien que les estimations aient été établies en conformité avec la méthodologie en vigueur au cours des années précédentes, la Régie note la forte baisse du tarif annuel en 2009. Ce résultat découle, vraisemblablement, de l'utilisation des nouveaux besoins de transport de 2009 dans le calcul de l'effet sur les tarifs des investissements ne générant pas de revenus additionnels. En ce sens, les résultats de l'année 2008 et de l'année 2009 ne sont pas établis sur une base pleinement comparable.

Pour les années 2009 à 2014, selon l'estimation actuelle, les investissements générant des revenus additionnels liés à la croissance des besoins de transport n'exercent pas de pression à la hausse sur le tarif de transport. En ce qui concerne les années 2015 à 2018, selon l'estimation actuelle, les investissements générant des revenus additionnels liés à la croissance des besoins de transport induiraient un impact tarifaire annuel maximal de l'ordre de 0,8 % par rapport au tarif en vigueur de 70,82 \$/kW.

Selon la Régie, les méthodologies utilisées pour évaluer l'effet sur les tarifs peuvent faire l'objet d'améliorations, lorsque nécessaires. La Régie juge que le questionnement de l'ACEF de Québec mérite d'être examiné dans le prochain dossier.

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

Dans le cadre de la planification des interventions et des investissements, le Transporteur tient prioritairement compte des paramètres visant à assurer la fiabilité du réseau de transport d'électricité et à maintenir et améliorer la continuité de service.

Les investissements planifiés dans ces catégories d'investissements contribuent au maintien et à l'amélioration du service de transport tout en permettant au réseau de transport de faire face de façon optimale aux situations exceptionnelles, compte tenu des solutions technologiques disponibles qui évoluent au fil des ans.

Le Transporteur souligne, de plus, que la Stratégie mise en place ainsi que la grille d'analyse de risque lui permettent de cibler les équipements les plus à risque sur lesquels il doit

intervenir afin d'éviter des impacts possibles sur le réseau en raison de la défaillance d'équipements.

Les investissements prévus en 2009 permettront également au Transporteur de poursuivre ses efforts en innovation technologique. Les investissements les plus importants seront faits en Maintien des actifs de télécommunications et viseront principalement la numérisation des liaisons hertziennes et la modernisation de liaisons optiques.

La performance du réseau de transport de télécommunications est essentielle pour assurer celle du réseau de transport d'électricité. Le réseau de télécommunications est le centre nerveux du réseau de transport d'électricité, puisqu'il permet notamment d'assurer le fonctionnement des téléprotections et des automatismes majeurs du réseau de transport.

La Régie considère que les investissements proposés par le Transporteur sont justifiés et qu'ils contribueront, selon la preuve, à maintenir la qualité de service et la fiabilité du réseau de transport.

## 6. RÉALLOCATION ENTRE LES CATÉGORIES

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

**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.**

## 7. DÉVELOPPEMENT DE LA STRATÉGIE DE GESTION DE LA PÉRENNITÉ DES ACTIFS

### STRATÉGIE DE GESTION DE LA PÉRENNITÉ DES ACTIFS

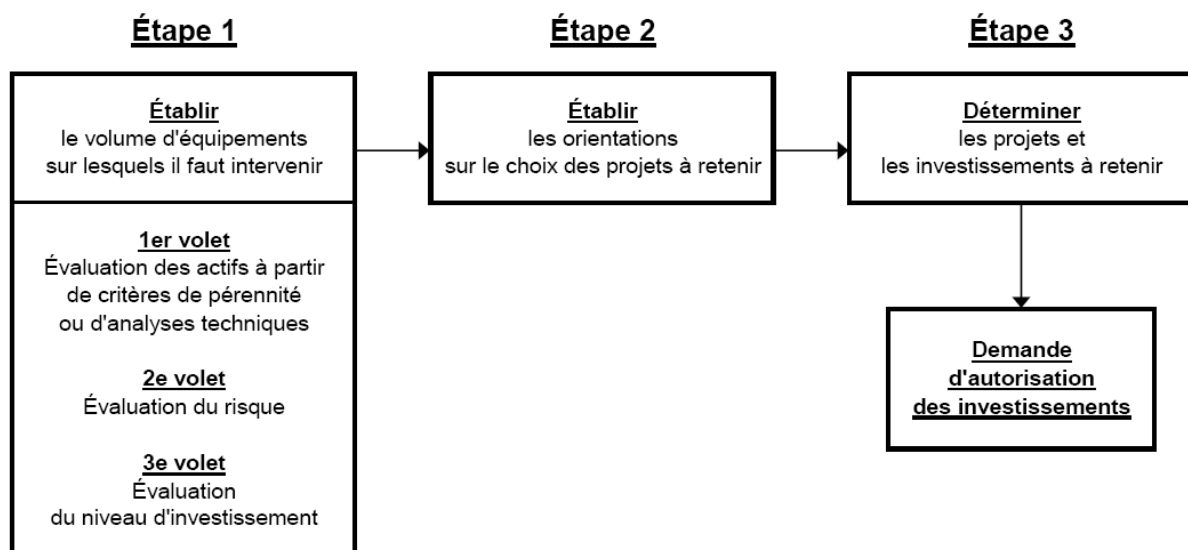
Le Transporteur poursuit en 2009 le déploiement de la Stratégie. Les objectifs qu'il recherche par l'application de cette Stratégie sont la détermination du niveau optimal d'interventions pour être en mesure d'intervenir à court terme sur les actifs et le lissage des investissements et des interventions dans le temps tout en contrôlant le niveau de risque.

La Régie demandait au Transporteur, dans sa décision D-2008-020, d'établir de façon plus explicite le lien entre le diagnostic d'un équipement à risque, la décision d'intervenir et la détermination des investissements correspondants.

Afin de répondre à cette demande, le Transporteur fournit tout d'abord des explications détaillées sur chacune des trois étapes de la démarche qu'il utilise pour déterminer les investissements requis en Maintien des actifs de transport d'électricité, cette démarche reposant sur la Stratégie.

Figure 1

#### Démarche pour déterminer les investissements requis en Maintien des actifs de transport d'électricité



La première étape comprend les éléments essentiels de la Stratégie et consiste à identifier, sur une base technique, les besoins de renouvellement d'équipements en nombre et en volume d'investissement.

La seconde étape consiste à élaborer les orientations qui guident les gestionnaires des unités territoriales dans le choix des projets soumis. Les orientations sont fournies par famille d'actifs homogènes et visent, entre autres, l'intégration des projets en Maintien des actifs avec les projets de Croissance des besoins de la clientèle. Les orientations sont également établies à partir des analyses technicoéconomiques permettant d'établir s'il est préférable de procéder au remplacement ou à la remise à neuf des divers équipements.

À l'étape trois, le Transporteur valide la conformité des projets soumis avec les besoins de renouvellement d'équipements identifiés et détermine les projets retenus et les investissements requis.

Dans la sélection des projets à retenir, le Transporteur tient compte :

- des équipements dont l'état réel est plus détérioré que celui évalué par les critères de pérennité;
- des ensembles d'équipements qui ont fait l'objet d'avis de maintenance exigeant leur remplacement à court terme;
- des équipements dans un poste qui n'ont pas les mêmes valeurs de risque, mais qui doivent faire l'objet d'interventions réalisées conjointement dans le cadre d'une approche de projet, pour des raisons d'efficacité, d'optimisation des coûts de réalisation, de cohérence technique, etc;
- des projets impliquant des équipements dont la probabilité de défaillance de fin de vie est élevée, mais dont l'impact est faible.

Au terme de l'étape trois, le Transporteur dispose de tous les éléments nécessaires pour formuler sa demande d'autorisation de budget annuel des investissements auprès de la Régie.

Le Transporteur présente l'analyse réalisée pour les investissements en Maintien des actifs des familles d'actifs avec modèles de vieillissement. Le Transporteur souligne que cette analyse, dans laquelle différents scénarios sont évalués par rapport à un scénario de

référence en considérant les coûts et les risques, respecte la méthodologie et les principes de l'analyse coûts/bénéfices énoncés en preuve<sup>6</sup>.

Dans sa décision D-2008-020, la Régie demandait au Transporteur de faire le point sur son affirmation à l'effet que les projections du niveau des investissements à long terme sont présentées à titre indicatif seulement et qu'elles pourraient être modifiées considérablement. En réponse, le Transporteur indique que la poursuite du développement de sa Stratégie, notamment pour certains actifs, comme par exemple l'intégration des données sur les lignes aériennes dans les simulations effectuées à partir de l'outil de simulation, pourrait avoir un effet sur les projections d'investissements à long terme. Il estime donc qu'il est préférable que les informations relatives aux investissements à long terme soient de nouveau présentées à titre indicatif.

La Régie réitérait également, dans cette même décision, sa demande de trouver une façon de relier les investissements à l'indice de continuité de service et de rendre compte, au besoin, des difficultés rencontrées dans cet exercice.

En réponse à cette demande, le Transporteur mentionne qu'il a, entre autres, comparé les postes dont l'indice de continuité de service (IC) (bris d'équipement) est supérieur à la moyenne (0,2 heure) avec le taux de risque de ces mêmes postes. La comparaison ne révèle aucune corrélation claire entre les équipements à risques et l'IC. Ceci peut possiblement s'expliquer par le fait que les causes de bris sont diverses, et ne sont pas nécessairement liées au taux de risque. Les bris peuvent en effet résulter de causes comme l'augmentation de la sollicitation des équipements sur le réseau, la robustesse moindre des équipements nouveaux ou le retard en maintenance globale.

La Stratégie du Transporteur n'a que deux ans. Les relations entre la performance observée des actifs, leur vieillissement et le niveau de maintenance effectué sur ceux-ci sont complexes. Le travail d'analyse de ces relations doit se poursuivre. Le Transporteur indique qu'il fera le point à ce sujet dans la prochaine demande.

## **ANALYSES COÛTS/BÉNÉFICES**

La Régie demandait, dans sa décision D-2008-020, des exemples types d'analyses coûts/bénéfices en Maintien des actifs pour les principales familles d'actifs, en mentionnant, le cas échéant, les limites ou difficultés rencontrées dans la réalisation de cet exercice.

---

<sup>6</sup> Pièce B1-HQT-1, document 3.

Le Transporteur rappelle qu'il évalue les projets en fonction de plusieurs critères. Certains projets, de par leur déclencheur, laissent peu de marge au Transporteur quant au choix d'aller de l'avant ou non. Parmi eux, les projets en Croissance des besoins sont généralement associés à l'obligation du Transporteur de répondre aux besoins de sa clientèle. Puisqu'ils génèrent des revenus additionnels, ces projets sont évalués en fonction de critères économiques et financiers qui tiennent compte du coût complet des solutions envisagées, afin d'en évaluer la rentabilité ou l'impact financier.

D'autres projets ne générant pas de revenus additionnels sont également nécessaires à la poursuite normale des activités du Transporteur. L'évaluation de ces projets laisse davantage place à une démonstration établissant la nécessité d'investir ou non. Dans ce cas, une décision sera prise en fonction d'abord de critères autres qu'économiques ou financiers. C'est le cas notamment du choix des portefeuilles de projets en Maintien des actifs. Le risque d'une défaillance en pérennité est le principal indicateur démontrant la nécessité d'investir. La gestion des risques vise à obtenir la meilleure lecture possible pour chacun des équipements quant à son état, son âge et son importance stratégique. Ainsi, les équipements qui seront remplacés ou remis à neuf seront choisis sur cette base.

Les scénarios retenus dans le cadre de projets d'investissements doivent généralement reposer sur l'analyse comparative de solutions alternatives. Les critères économiques ou financiers ne seront pas les seuls à être pris en considération dans le choix du scénario optimal, mais ils sont indispensables pour sélectionner les projets qui tiennent compte des objectifs financiers du Transporteur à court et à long terme.

Sommairement, l'analyse effectuée par le Transporteur porte sur les critères suivants :

Tableau 7  
Critères d'analyse des projets

<b>Croissance</b>	<b>Autres</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• CGA (Coût Global Actualisé) du projet et de ses alternatives</li> <li>• Revenus additionnels</li> <li>• Risques</li> <li>• Enjeux</li> <li>• Impact du projet sur les tarifs du Transporteur</li> <li>• Revenu requis aux fins du calcul des maximums autorisé et des engagements d'achats (rentabilité pour le Transporteur)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nécessité d'investir               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Impact de la non-réalisation</li> <li>- Gestion du risque</li> <li>- Aspect temporel (intervention en temps opportun)</li> </ul> </li> <li>• CGA (Coût Global Actualisé) du projet et de ses alternatives</li> <li>• Impact sur les charges et le revenu requis</li> </ul>

(Source : Pièce B1-HQT-1 document 3)

Les analyses coûts/bénéfices effectuées dans le cadre de l'analyse et de la justification d'un choix de solution reposent plus spécifiquement sur les principes suivants :

- spécifier clairement les objectifs que l'on veut atteindre afin de répondre à la problématique pour laquelle l'investissement est projeté;
- identifier de façon systématique les coûts et les bénéfices de chacun des scénarios proposés autant en termes non monétaires qu'en termes monétaires;
- adopter le scénario optimal en considérant l'ensemble des éléments du projet.

La méthodologie d'analyse coûts/bénéfices consiste à établir différents scénarios pouvant répondre à la problématique, les analyser en les comparant entre eux et recommander le scénario optimal pour répondre au besoin.

Les éléments technologiques, économiques et autres sont considérés dans l'analyse. Pour chaque élément, les scénarios sont évalués afin d'en dégager les avantages et inconvénients. Dans sa preuve<sup>7</sup>, le Transporteur indique comment il prend en considération chacun de ces éléments dans l'analyse coûts/bénéfices.

<sup>7</sup> Pièce B1-HQT-1, document 3, tableau 2.

Une fois les scénarios comparés, le Transporteur effectue des analyses de sensibilité afin d'évaluer l'impact d'une variation des hypothèses de base sur les scénarios. L'impact du report ou de la non-réalisation des projets doit demeurer un élément clé dans la démarche du Transporteur. De plus, les risques associés à chaque scénario étudié sont mentionnés et quantifiés, dans la mesure du possible.

Le Transporteur mentionne que les projets planifiés font l'objet d'analyses permettant de déterminer les scénarios les plus économiques présentant les bénéfices les plus importants dans les mois précédant le début des projets. L'instance appropriée du Transporteur prend alors la décision du choix de la solution la plus avantageuse.

Afin de donner suite à la demande de la Régie, le Transporteur présente, de plus, l'application de cette méthodologie pour l'évaluation des différents scénarios en Maintien des actifs de la Stratégie<sup>8</sup>.

## **RAPPORT DU GROUPE CIRANO**

Le Transporteur rend compte des progrès de sa démarche avec le Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations (CIRANO). Dans son rapport, le CIRANO constate que le Transporteur a fait un travail considérable pour relier les mesures de risque à l'inventaire des équipements, aux caractéristiques de ceux-ci, de même qu'aux données historiques sur leur durabilité<sup>9</sup>. Le CIRANO souligne aussi la réalisation de la grille d'analyse de risques pour les lignes de transport et note au passage la difficulté de l'exercice.

Les conclusions du CIRANO sont les suivantes :

*« Les outils développés par TransÉnergie ont été bonifiés durant la période 2007-2008. Une analyse des modifications permet de constater plusieurs gains.*

*HQTE a fait un travail considérable pour relier ces mesures de risque à l'inventaire des équipements, aux caractéristiques de ceux-ci, de même qu'aux données historiques sur leur durabilité. À ce titre, elle a fait un travail que l'on observe rarement dans l'industrie et dispose maintenant de données de grande qualité pour gérer son parc d'équipements.*

---

<sup>8</sup> Pièce B1-HQT-2, document 1, section 8.2.

<sup>9</sup> Pièce B1-HQT-2, document 2.



*Ces modifications permettent une estimation plus fiable de la probabilité de défaillance pour les équipements reliés aux postes. Cette amélioration permet une simulation plus fiable.*

*Les outils de simulation ont également été bonifiés. La simulation dispose maintenant d'un asservissement multicritère en 2008 permettant une simulation plus stable et un contrôle accru de l'augmentation des coûts associés aux investissements futurs. De plus, Hydro-Québec TransÉnergie calcule désormais un rendement par rapport à un scénario de référence. Cette mesure peut être aisément combinée à une mesure de risque pour aboutir à une analyse dans un contexte de moyenne-variance.*

*Il faut noter qu'une grille de risque pour les lignes de transport a été construite. Cette grille est une première étape dans l'analyse de risque. Les lignes doivent tenir compte d'un contexte différent de celui des postes. Les pannes dans les équipements des postes dépendent plus fortement du niveau d'usure. Les pannes sur les lignes sont plus dépendantes d'aléas externes. Cette grille pourra être bonifiée en considérant formellement le caractère aléatoire des pannes sur les lignes associées à des événements externes (verglas et vent) dans la mesure du risque. Une telle modélisation prendrait en compte le caractère stochastique des événements externes météorologique. »*

La plupart des intervenants reconnaissent l'effort déployé à ce jour par le Transporteur dans la mise sur pied de sa Stratégie. Cependant, plusieurs d'entre eux soulignent qu'elle n'est toujours pas complète. Certains identifient des limites et suggèrent des pistes d'amélioration sans toutefois s'opposer à ce que la Régie autorise le montant demandé en Maintien des actifs.

L'ACEF de Québec rappelle que les investissements expliquent le plus gros des coûts du Transporteur (76,4 %) de sorte qu'il faut accorder une importance particulière à la justification et au contrôle de ces investissements.

L'AIEQ demande à la Régie de tenir compte dès à présent de la Stratégie dont s'est dotée le Transporteur, comme nouvelle perspective et base d'analyse dans sa prise de décision au présent dossier.

En suivi des préoccupations qu'elle avait exprimées lors de la requête d'autorisation pour 2008, la FCEI se dit en accord avec la façon modifiée de classer les équipements qui assure que tous les équipements du Transporteur se retrouveront en tout temps dans la grille de risque, pour un suivi annuel facilité. La FCEI est aussi en accord avec l'introduction du taux de risque du Transporteur à chacune de ses grilles d'équipements et à sa grille de lignes.

Le rapport de l'expert soumis par la FCEI porte essentiellement sur la méthodologie de l'analyse coûts/bénéfices présentée par le Transporteur dans sa requête. Selon l'expert, le Transporteur devrait, dans le cadre de la Stratégie, appliquer l'analyse coûts/bénéfices selon une perspective de société. L'expert constate que la méthode proposée est plus restrictive, car elle mesure les coûts et bénéfices du seul point de vue du Transporteur, sans aucune mention d'avantages ou de coûts pour d'autres agents économiques, ni pour l'environnement.

L'expert suggère de bonifier la méthode proposée par le Transporteur en y intégrant, entre autres, une structure type, ou table des matières, d'une analyse de projet ainsi qu'un guide de prise de décision, sous forme d'arbre de décision ou autre, présentant les critères de décision en fonction des résultats d'analyse obtenus.

Le GRAME fait état de ses préoccupations face à la présence de biphényles polychlorés (BPC) dans certains équipements. Il fait notamment référence de nouveau à un projet de règlement sur les BPC qui peut avoir des impacts sur la gestion des inventaires des équipements du Transporteur.

En réponse, le Transporteur soumet qu'il assure une gestion adéquate et prudente de la pérennité de ces actifs qui tient compte des risques liés à ces équipements, y compris les risques pour l'environnement.

Le GRAME, tout en recommandant l'autorisation des budgets appuyés sur la Stratégie demandée par le Transporteur, soumet que la Stratégie devrait inclure l'obligation de produire un rapport annuel écrit sur l'inventaire des équipements contenant des BPC.

Le Transporteur souligne que ces recommandations portent sur des exigences du *Règlement sur les BPC*. À son avis, ces exigences dépassent le cadre de la Stratégie. Elles s'appliquent en effet à tous les équipements contenant des BPC et non seulement aux équipements en fin de vie utile. De plus, il indique qu'il n'a pas terminé l'analyse des changements apportés à la réglementation par le *Règlement sur les BPC* et que les actions requises pour se conformer aux exigences du *Règlement sur les BPC* seront effectuées dans un cadre distinct de celui de la Stratégie. Il n'y a donc pas lieu d'inclure ces exigences dans la Stratégie.

S.É./AQLPA recommande que la Stratégie soit terminée à temps pour être présentée au dossier d'investissements 2010, qui sera déposé vers le mois d'août 2009, quant aux jeux de barres, aux compresseurs d'air, aux groupes électrogènes, aux parafoudres, aux lignes, aux systèmes d'automatismes, aux équipements civils, ainsi que le volet de la Stratégie qui concerne le cas de l'Île de Montréal.

S.É./AQLPA recommande également que le Transporteur améliore sa méthodologie de mesure de l'impact de défaillance des équipements, notamment de manière à éviter la surestimation de cet impact quant aux transformateurs et la sous-estimation de cet impact quant aux disjoncteurs.

L'UMQ recommande d'exiger que plus d'information soit fournie par le Transporteur de façon à ce que le lien entre le classement des investissements en fonction des facteurs de risque et les investissements totaux proposés en Maintien des actifs soit plus évident. L'UMQ fait aussi part de ses préoccupations concernant la Stratégie, notamment la fixation d'un niveau de risque tolérable et la quantification du rendement d'un scénario par rapport à un scénario de référence.

Quant à cette dernière problématique, le Transporteur souligne qu'il poursuit, en collaboration avec des experts du CIRANO, des études de faisabilité de la quantification en dollars des impacts, et qu'il apportera les ajustements requis à sa démarche, le cas échéant, selon les résultats des analyses en cours.

## **OPINION DE LA RÉGIE**

La Régie est satisfaite de l'état d'avancement de la Stratégie, même si certains aspects de la démarche actuelle, comme l'élaboration des critères de pérennité pour l'ensemble des familles d'actifs, ne sont pas complétés.

La Régie considère que la démarche optimisée du Transporteur permet d'intégrer l'évaluation du niveau de risque à sa démarche actuelle par l'utilisation des grilles d'analyse du risque par famille d'actifs et de prioriser les interventions requises. La Régie encourage le Transporteur à poursuivre l'optimisation de sa démarche en définissant des scénarios d'interventions à long terme permettant d'établir le niveau d'investissement optimal en fonction du risque. Elle est également satisfaite de la preuve quant à la suffisance des moyens à la disposition du Transporteur pour s'acquitter de ses obligations en matière environnementale.

**La Régie est par ailleurs satisfaite des réponses données par le Transporteur à ses demandes concernant l'application de la Stratégie et l'analyse coûts/bénéfices.**

La Régie prend note des remarques de l'expert de la FCEI mais elle estime que l'analyse coûts/bénéfices du point de vue de la société déborde le cadre du développement d'un outil visant à modéliser les actions à réaliser en matière de pérennité des actifs.

## 8. MODE D'AUTORISATION DES INVESTISSEMENTS

De l'avis de l'AIEQ, le Transporteur devrait présenter son programme d'approvisionnement en matériel électrique sur un horizon de cinq ans à l'instar du plan d'approvisionnement en énergie du Distributeur. Une planification à cet horizon aurait pour avantage de permettre aux fournisseurs québécois de répondre plus rapidement et à un meilleur coût aux besoins du Transporteur, puisqu'ils auront pu planifier de leur côté la demande prévisible pour les équipements. De plus, cette plus grande disponibilité et cette meilleure adéquation aux besoins du Transporteur amélioreront la fiabilité et la sécurité du réseau de transport.

Comme deuxième recommandation, l'AIEQ propose que le Transporteur soumette un plan d'investissements, comme c'est le cas pour la présente cause, mais couvrant trois ans. Ces investissements pour chacune de ces trois années seraient soumis pour autorisation par la Régie.

Dans le cas des approvisionnements en équipements, l'AIEQ estime que l'application de ce nouveau processus d'approbation rendrait possible, dès la deuxième année à partir de son démarrage, le comblement, au cours de cette même année, de la majorité des besoins en équipements préalablement établis et requis pour cette année.

Chaque année, la Régie aurait à approuver le programme des investissements de la troisième année tout en tenant compte des ajustements que le Transporteur aurait apportés, en plus ou en moins, au programme prévu pour la première année et la deuxième année et dont les investissements avaient été autorisés l'année précédente.

Le Transporteur considère que cette demande de l'AIEQ constitue une exigence réglementaire additionnelle qui n'est pas requise en vertu de la Loi ni du Règlement d'application. Le Transporteur affirme de plus que la comparaison de son programme d'équipement avec le plan d'approvisionnement du Distributeur est inappropriée. Il considère que l'information fournie à l'occasion de ses requêtes sur ses projets à venir est suffisante pour permettre à ceux qui s'intéressent à cet aspect du dossier de planifier leur activité. Le Transporteur maintient que donner plus d'information sur les projets à venir ou de les formaliser dans une autorisation n'est pas souhaitable.

Selon la Régie, la recommandation de l'AIEQ sur le mode d'autorisation des investissements de moins de 25 M\$ soulève un débat qui excède le cadre du présent dossier, par lequel la Régie doit se prononcer sur les investissements à autoriser en 2009.

Les préoccupations soulevées par l'intervenante méritent d'être prises en considération. Cependant, selon la Régie, il serait prématuré de se prononcer sur celles-ci dès le présent dossier.

D'une part, le Transporteur mentionne qu'il est en voie de finaliser l'implantation de sa stratégie de gestion de la pérennité des actifs. Le Transporteur mentionne également qu'il prévoit présenter, en 2009, un modèle de gestion des investissements par portefeuille devant lui permettre d'optimiser la gestion de l'ensemble des investissements dans les quatre catégories réglementaires. Le Transporteur prévoit, enfin, développer un tableau de bord des investissements qui permettra, entre autres, de faire une meilleure reddition de comptes quant au suivi des budgets autorisés.

La Régie est d'avis que ces outils, une fois opérationnels, pourraient faciliter l'examen des budgets annuels et ouvrir la voie à un allègement du cadre réglementaire en vigueur.

Quant au niveau de détail des informations qui pourraient être présentées sur un horizon pluriannuel, la Régie prend note des préoccupations de l'intervenante et juge que la réflexion à cet égard pourra se poursuivre dans le cadre du dossier d'autorisations des investissements 2010.

### La Régie de l'énergie :

**ACCUEILLE** la demande du Transporteur;

**AUTORISE** des investissements de 717,6 millions de dollars en 2009 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$, selon les catégories suivantes :

- |   |  |            |
|---|--|------------|
| • | Maintien des actifs                    | 466,3 M\$; |
| • | Maintien et amélioration de la qualité | 59,0 M\$;  |
| • | Respect des exigences                  | 39,7 M\$;  |
| • | Croissance des besoins                 | 152,6 M\$; |

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

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

Richard Carrier  
Régisseur

Lucie Gervais  
Régisseur

Jean-François Viau  
Régisseur

**Représentants :**

- Association coopérative d'économie familiale de Québec (ACEF de Québec) représentée par M<sup>e</sup> Denis Falardeau et M. Richard Dagenais;
- Association de l'industrie électrique du Québec (AIEQ) représentée par M<sup>e</sup> Christian Lemay;
- Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI) représentée par M<sup>e</sup> André Turmel;
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME) représenté par M<sup>e</sup> Geneviève Paquet;
- Hydro-Québec représentée par M<sup>e</sup> F. Jean Morel et M<sup>e</sup> Carolina Rinfret;
- Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É./AQLPA) représenté par M<sup>e</sup> Dominique Neuman;
- Union des municipalités du Québec (UMQ) représentée par M<sup>e</sup> Steve Cadrin.