

# D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

D-2013-049

R-3817-2012

5 avril 2013

---

**PRÉSENTE :**

Lise Duquette  
Régisseur

---

**Hydro-Québec**  
Demanderesse

et

**Intéressés dont les noms apparaissent ci-après**

---

**Décision finale incluant les frais**

*Demande d'autorisation d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité du budget des investissements 2013 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars*



**Intervenantes :**

- Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (ACEFO);
- Union des consommateurs (UC).

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1.</b>	<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>DEMANDE.....</b>	<b>6</b>
	2.1 CADRE RÉGLEMENTAIRE .....	6
	2.2 CONTEXTE.....	7
	2.3 COÛTS ASSOCIÉS AUX INVESTISSEMENTS DEMANDÉS POUR 2013 .....	8
<b>3.</b>	<b>JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS.....</b>	<b>11</b>
	3.1 INVESTISSEMENTS NGPRA .....	11
	3.2 INVESTISSEMENTS GRA.....	17
<b>4.</b>	<b>IMPACT TARIFAIRE DES INVESTISSEMENTS .....</b>	<b>19</b>
<b>5.</b>	<b>IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT.....</b>	<b>23</b>
<b>6.</b>	<b>RÉALLOCATION ENTRE LES CATÉGORIES.....</b>	<b>23</b>
<b>7.</b>	<b>FRAIS DES INTERVENANTS.....</b>	<b>24</b>
	7.1 CADRE RÉGLEMENTAIRE ET PRINCIPES APPLICABLES .....	24
	7.2 FRAIS OCTROYÉS.....	25
	ACEFO.....	25
	UC.....	26
	<b>LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE .....</b>	<b>27</b>

## 1. INTRODUCTION

[1] Le 1<sup>er</sup> août 2012, Hydro-Québec, dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur), dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande d'autorisation de son budget des investissements 2013 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars.

[2] Cette demande est présentée en vertu des articles 31 (5<sup>o</sup>) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*<sup>1</sup> (la Loi) ainsi que du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*<sup>2</sup> (le Règlement).

[3] Le 11 octobre 2012, la Régie rend la décision D-2012-133 sur les demandes d'intervention et le calendrier de traitement du dossier. Dans cette décision, elle accueille les demandes d'intervention de l'ACEFO et de l'UC, décide de traiter la demande sur dossier et fixe l'échéancier.

[4] Les 22 et 23 octobre 2012, la Régie et les deux intervenantes font parvenir leurs demandes de renseignements n<sup>o</sup> 1 au Transporteur. Le Transporteur y répond le 6 novembre 2012.

[5] Le 8 novembre 2012, l'ACEFO demande à la Régie d'ordonner au Transporteur de fournir des réponses claires et complètes à la demande de renseignements qu'elle a formulée, notamment sa question 3.3.

[6] Le 13 novembre 2012, le Transporteur répond aux arguments de l'ACEFO sur sa contestation des réponses aux demandes de renseignements.

[7] Le 19 novembre 2012, la Régie ordonne au Transporteur de compléter, au plus tard le 26 novembre 2012, la réponse à la question 3.3 de l'ACEFO en considérant la réponse qu'il a fournie à la question 10.1 de la demande de renseignements de l'UC. La Régie modifie également le calendrier du dossier en conséquence. Le 26 novembre 2012, le Transporteur répond à la question 3.3 de l'ACEFO.

---

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

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

[8] Le 19 novembre et le 3 décembre 2012, la Régie reçoit respectivement la preuve écrite de l'UC et de l'ACEFO.

[9] Le 11 décembre 2012, la Régie juge que les réponses fournies par le Transporteur sur l'impact tarifaire des investissements générant des revenus additionnels demeurent incomplètes. En conséquence, dans sa décision D-2012-170, la Régie modifie le calendrier et fixe la tenue d'une audience orale le 17 janvier 2013 afin d'entendre la preuve testimoniale du Transporteur au sujet de l'impact tarifaire des investissements générant des revenus additionnels.

[10] Le 17 janvier 2013, la Régie tient l'audience prévue au cours de laquelle le Transporteur souscrit un engagement. Le 23 janvier 2013, le Transporteur dépose la réponse à cet engagement.

[11] Le 28 janvier 2013, la Régie modifie le calendrier et fixe de nouvelles dates pour le dépôt des argumentations écrites des parties ainsi que pour le dépôt de la réplique du Transporteur.

[12] Le Transporteur dépose son argumentation écrite le 30 janvier 2013. Les deux intervenantes au dossier déposent leurs argumentations écrites le 1<sup>er</sup> février 2013, auxquelles le Transporteur réplique le 6 février 2012. La Régie entame son délibéré à cette dernière date.

[13] Dans la présente décision, la Régie se prononce sur les demandes du Transporteur ainsi que sur les demandes de remboursement des frais présentées par les intervenantes.

## 2. DEMANDE

### 2.1 CADRE RÉGLEMENTAIRE

[14] En vertu de l'article 73 de la Loi, le Transporteur doit obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas qu'elle a fixés par le Règlement, pour acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport d'électricité.

[15] Le second alinéa de l'article 1 du Règlement stipule que le Transporteur doit obtenir l'autorisation spécifique et préalable de la Régie lorsque le coût individuel des projets d'investissements est inférieur au seuil de 25 millions de dollars et qu'ils n'ont pas encore été reconnus prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport d'électricité en vertu du paragraphe 1<sup>o</sup> du premier alinéa de l'article 49 de la Loi.

[16] En vertu de l'article 5 du Règlement, une demande d'autorisation visée au deuxième alinéa de l'article 1 est faite par catégorie d'investissements et doit comporter, notamment, leur impact sur les tarifs. La démonstration de cet impact tarifaire, bien qu'il soit par catégorie d'investissement, doit pouvoir refléter le respect, par le Transporteur, des Tarifs et conditions de service de transport d'Hydro-Québec (les Tarifs).

## **2.2 CONTEXTE**

[17] La présente demande tient compte des grandes orientations stratégiques du Transporteur, soit d'assurer la qualité du service de transport d'électricité, d'accroître la capacité du réseau pour répondre aux besoins de ses clients et de rendre ce réseau plus performant.

[18] Le réseau de transport continue d'être fortement sollicité afin de satisfaire tant les besoins de la charge locale que ceux des autres clients du Transporteur.

[19] Des travaux d'envergure doivent être effectués sur le réseau de transport pour assurer la pérennité de ses installations puisqu'un très grand nombre de ces dernières ont été mises en service dans les années 1970.

[20] Depuis quelques années, le Transporteur a mis en oeuvre une stratégie de gestion de la pérennité des actifs (la Stratégie) visant à maintenir la qualité du service de transport, tout en limitant les investissements à un niveau acceptable. La Stratégie repose sur la gestion des risques, en fonction de la probabilité de défaillance des équipements et de l'impact des défaillances éventuelles sur le réseau. Cette approche permet de déterminer les projets prioritaires selon les risques identifiés, tout en utilisant de façon optimale les ressources humaines et financières. La Stratégie est appliquée afin de

déterminer une forte proportion des investissements requis dans la catégorie Maintien des actifs du réseau de transport.

[21] Par ailleurs, le Transporteur répond simultanément aux demandes de ses clients. Afin de réaliser des interventions qui touchent à la fois cette croissance des besoins de la clientèle et la pérennité des actifs, il s'appuie largement sur la planification intégrée des investissements. Cette planification lui permet d'assurer une planification optimale de ses investissements à long terme et de mieux optimiser ses actions pour, notamment, diminuer les interventions à la pièce.

[22] En somme, la Stratégie et la planification intégrée permettent au Transporteur d'avoir une vision globale et à long terme de l'évolution du réseau et d'assurer une planification optimale des investissements.

[23] Dans sa décision D-2012-012<sup>3</sup>, la Régie s'est prononcée sur l'évaluation de l'application de la Stratégie. La Régie a conclu que le bilan présenté par le Transporteur répondait adéquatement à ses attentes et que l'application de la Stratégie permet d'assurer la pérennité des actifs du Transporteur et de répartir dans le temps les interventions et les investissements de façon à assurer un impact tarifaire acceptable.

[24] Cependant, la Régie précise dans cette décision que, puisque le budget d'investissements en Maintien des actifs de transport découle essentiellement de l'application de la Stratégie, il est nécessaire de suivre annuellement son application et ses résultats à chaque demande d'autorisation du budget d'investissements annuel<sup>4</sup>.

## **2.3 COÛTS ASSOCIÉS AUX INVESTISSEMENTS DEMANDÉS POUR 2013**

### **2.3.1 SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS**

[25] Dans le cadre du présent dossier, le Transporteur présente, par catégorie, les investissements qu'il prévoit effectuer en 2013 pour les projets de moins de 25 M\$.

---

<sup>3</sup> Dossier R-3778-2011, D-2012-012, par. 114 et 115.

<sup>4</sup> *Ibid.*, par. 116.



[26] En 2013, le Transporteur prévoit investir 598 M\$ pour réaliser des projets dont le coût individuel est inférieur au seuil de 25 M\$. Le Transporteur mentionne qu'il n'a prévu aucun montant en 2013 pour les projets prudemment acquis et utiles en vertu de l'article 164.1 de la Loi ainsi que pour les projets préalablement autorisés.

[27] Le tableau 1 présente l'évolution des investissements annuels et les montants budgétisés en 2013 du Transporteur dans ses projets de moins de 25 M\$.

**Tableau 1**  
**Évolution des investissements pour les projets de moins de 25 M\$**

<i>(en millions de dollars)</i>	2011		2012				2013
Catégorie	Autorisé	Réel	Autorisé	Réel au 30 avril	Estimé 8 mois	Total	Budgétisé
<b>Ne générant pas de revenus additionnels</b>	<b>461,6</b>	<b>457,5</b>	<b>466,8</b>	<b>81,4</b>	<b>383,3</b>	<b>464,7</b>	<b>530</b>
Maintien des actifs	391,1	380,2	381,7	69,6	308,8	378,4	423
Maintien et amélioration de la qualité	45,4	53,2	52,0	8,9	37,4	46,3	61,0
Respect des exigences	25,1	24,2	33,1	2,9	37,1	40,0	46,0
<b>Générateur des revenus additionnels</b>	<b>70,7</b>	<b>56,2</b>	<b>97,6</b>	<b>19,2</b>	<b>81,0</b>	<b>100,2</b>	<b>68,0</b>
Croissance des besoins de la clientèle	70,7	56,2	97,6	19,2	81,0	100,2	68,0
<b>Total</b>	<b>532,2</b>	<b>513,7</b>	<b>564,3</b>	<b>100,6</b>	<b>464,3</b>	<b>564,9</b>	<b>598,0</b>

Source : Pièce B-0004, HQT-1, document 1, tableau 4, page 11

[28] Les investissements réalisés en 2011 par le Transporteur pour les projets de moins de 25 M\$ s'élevaient à 513,7 M\$, soit 18,5 M\$ de moins que le montant de 532,2 M\$ autorisé.

[29] La catégorie Générateur des revenus additionnels (GRA) représente à elle seule un écart de 14,5 M\$. Les principales causes de cet écart sont le déplacement d'activités dans le temps et la réalisation du projet de ligne entre les postes de la Chaudière et de Saint-Agapit par le biais d'un projet de plus de 25 M\$, qui représente un écart de 11 M\$. Ces écarts sont toutefois compensés par une variation d'environ 3,5 M\$ des coûts de certains projets.

[30] Le tableau 1 présente, toujours pour l'année 2011, un écart de 4,1 M\$ pour la catégorie Ne générant pas de revenus additionnels (NGPRA), lié à des variations de coûts de certains projets et des déplacements d'activités dans le temps.

[31] La prévision des investissements projetés en 2012, constitués de quatre mois réels et huit mois projetés s'élevant à 564,9 M\$, correspond, à toutes fins pratiques, au montant autorisé pour 2012.

[32] Quant aux investissements budgétisés pour 2013, le montant de 598 M\$ relatif aux projets de moins de 25 M\$ représente une hausse de 34 M\$ par rapport au montant de 564,3 M\$ autorisé pour 2012.

[33] De ce budget global de 598 M\$ pour 2013, un montant de 530 M\$ représente les investissements NGPRA, une hausse de 65 M\$ par rapport au montant de 464,7 M\$ estimé pour 2012. Le solde de 68 M\$ regroupe les investissements prévus comme GRA sous la catégorie Croissance des besoins de la clientèle, ce qui représente une baisse de 32 M\$ par rapport au montant de 100,2 M\$ estimé pour 2012.

### **2.3.2 FLUX MONÉTAIRES ANNUELS DES INVESTISSEMENTS**

[34] Les projets du Transporteur se réalisent habituellement sur plusieurs années. Ainsi, les flux annuels monétaires prévus en 2013 reposent sur une estimation des investissements découlant des projets en cours en 2012 qui se poursuivront dans les années subséquentes. Le Transporteur présente les flux monétaires pluriannuels des projets connus ou confirmés au 30 avril 2012 et devant débiter après cette date, conformément à la demande de la Régie dans sa décision D-2012-012<sup>5</sup>.

[35] Les flux 2013 liés aux projets en cours au 30 avril 2012 s'élevant à 180 M\$. Il s'agit de la poursuite ou du parachèvement de travaux liés à des projets débutés avant cette date.

---

<sup>5</sup> *Ibid.*, par. 38.

[36] Les flux 2013 liés aux projets débutant après le 30 avril 2012 sont évalués à 418 M\$. Il s'agit de projets qui ne sont pas confirmés à cette date. Le Transporteur souligne que les flux découlant de ces investissements seront établis lorsque ces projets auront été confirmés.

[37] **La Régie conclut que les flux monétaires présentés reflètent l'information dont dispose le Transporteur au moment où il prépare sa demande et s'en déclare satisfaite.**

### 3. JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS

#### 3.1 INVESTISSEMENTS NGPRA

##### 3.1.1 MAINTIEN DES ACTIFS

[38] Les investissements requis en 2013 en Maintien des actifs s'élèvent à 423 M\$ et représentent près de 80 % du budget de 530 M\$ dédié aux investissements NGPRA. Ces investissements se répartissent comme suit :

**Tableau 2**  
**Investissements 2013 en Maintien des actifs**

<b>Actifs de transport</b>	
Maintien – Appareillage	201 M\$
Maintien – Automatismes	79 M\$
Maintien – Lignes	43 M\$
	<b>323 M\$</b>
<b>Autres actifs</b>	
Maintien - Actifs de soutien	61 M\$
Maintien – Télécommunications	39 M\$
	<b>100 M\$</b>
<b>Total</b>	<b>423 M\$</b>

Source : Pièce B-0004, HQT-1, document 1, tableau 8, p. 15.

[39] Le niveau d'investissements retenu pour les Actifs de transport, soit 323 M\$, résulte principalement de l'application de la Stratégie pour les équipements considérés à risque. La classification de ces équipements selon leur cote de risque dans les grilles d'analyse du risque permet de faciliter la sélection des actifs nécessitant une intervention à court terme.

[40] Pour les équipements d'appareillage, dont la majorité ont un profil de vieillissement, le niveau d'investissements est établi à l'aide de l'outil de simulation prévu dans la Stratégie. Pour les équipements d'appareillage et les ouvrages civils n'ayant pas de profil de vieillissement, le niveau d'investissements est établi à partir d'analyses techniques spécifiques et de la grille d'analyse du risque de la famille des équipements considérés. Des analyses techniques spécifiques sont également utilisées pour établir le niveau d'investissement requis pour les lignes souterraines.

[41] Le niveau d'investissement retenu pour les Autres actifs, soit 100 M\$, est fixé différemment. Ainsi, les niveaux d'investissements relatifs aux actifs de soutien et de télécommunications tiennent compte des caractéristiques particulières de chaque type d'actifs et des critères de pérennité y afférents.

[42] Les investissements prévus en 2013 pour le maintien des actifs de soutien, au montant de 61 M\$, comprennent les investissements visant, d'une part, à renouveler le matériel roulant, les équipements de laboratoire, leurs outils et les équipements informatiques et, d'autre part, à maintenir en état les bâtiments administratifs.

[43] Les télécommunications feront l'objet d'investissements en Maintien des actifs pour un montant de 39 M\$, principalement destiné à des projets de numérisation de liaisons hertziennes et de modernisation de liaisons optiques, ainsi qu'à des projets de remplacement de technologies et de composantes de réseau ayant atteint leur fin de vie utile.

[44] Le Transporteur rappelle que la Stratégie lui permet de lisser les investissements et les interventions, tout en contrôlant le niveau de risque à long terme, tel que planifié.

[45] Selon l'UC, il est pertinent que le suivi demandé par la Régie relatif à la Stratégie comprenne des informations concrètes en ce qui a trait aux actions posées par le Transporteur dans le cadre de son application. L'intervenante explique, à cet effet, que les

grilles d'analyse du risque par famille d'équipements permettent d'identifier ceux qui sont le plus à risque et dont le remplacement devrait être priorisé.

[46] Aussi, l'intervenante recommande à la Régie d'exiger du Transporteur qu'il fournisse les grilles d'analyse du risque pour les équipements suivants : équipement d'appareillage, disjoncteurs, transformateurs et inductances, équipements d'automatisme, composantes des lignes aériennes. L'UC demande également à la Régie d'ordonner au Transporteur de fournir, pour chaque catégorie d'équipements, un historique des équipements remplacés et à remplacer selon les différents niveaux de risque.

[47] Le Transporteur estime, quant à lui, qu'il a satisfait aux exigences de la Régie. Il rappelle que la Régie a accepté, par sa décision D-2012-012, de refaire un bilan de l'application de la Stratégie en 2017. Conséquemment, le Transporteur considère que la demande de l'intervenante pour la production des grilles d'analyse du risque à chacune des demandes d'autorisation de ses budgets est contraire à la décision de la Régie. De plus, il affirme que cette demande va à l'encontre du principe d'allègement réglementaire que la Régie a clairement énoncé ces dernières années.

[48] La Régie ne croit pas pertinent d'obtenir pour chaque catégorie d'équipements l'historique des équipements remplacés et à remplacer. **Toutefois, la Régie juge pertinent de suivre annuellement l'application de la Stratégie ainsi que ses résultats. Elle ordonne donc au Transporteur de fournir les grilles d'analyse du risque pour les familles d'équipements Actifs de transport, dès le dépôt initial de la demande.**

[49] L'UC avance qu'un suivi des actions du Transporteur peut également se faire par le biais d'un indice spécifique qui mesure les résultats de ses actions. De plus, elle soumet que la figure montrant l'évolution du taux de risque, bien que pertinente, n'est pas suffisante pour suivre l'évolution de l'application de la Stratégie sur la qualité du service aux clients. Rappelant que dans un dossier antérieur, le Transporteur a mentionné que le taux d'indisponibilité forcée est un indicateur qui permet d'apprécier globalement l'état de son parc d'équipements, l'UC demande à la Régie d'exiger qu'un historique du taux d'indisponibilité forcée soit fourni lors des prochains dossiers concernant les investissements de moins de 25 M\$.

[50] Le Transporteur s'oppose à cette demande de l'UC. Il réitère que l'historique du taux d'indisponibilité forcée ne permet pas de constater que ses actions ont un impact réel sur la qualité du service aux clients, car ce taux tient compte notamment des retraits

d'équipements non planifiés liés à des événements climatiques ou à des bris d'équipements qui ne sont pas en fin de vie.

[51] La Régie note la suggestion de l'intervenante pour l'adoption d'un indice spécifique mesurant les résultats des actions du Transporteur. Elle croit toutefois, à l'instar du Transporteur, que la Stratégie permet d'avoir une vue globale de l'état de l'ensemble des parcs d'équipements. La prochaine évaluation de la performance de la Stratégie, en 2017, pourrait donner lieu, si nécessaire, à une approche différente.

**[52] La Régie, après analyse des renseignements fournis par le Transporteur, s'en déclare satisfaite et autorise des investissements de 423 M\$ pour 2013 dans la catégorie Maintien des actifs du réseau de transport d'électricité.**

### 3.1.2 MAINTIEN ET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DU SERVICE

[53] Ces investissements visent la satisfaction de la clientèle et l'amélioration de la qualité du service. Pour l'année 2013, ils totalisent 61 M\$ et représentent 11 % du budget de 530 M\$ dédié aux investissements NGPRA.

[54] Le Transporteur identifie et classe les projets d'investissements de cette catégorie selon différents éléments déclencheurs indiqués au tableau suivant :

**Tableau 3**  
**Investissements 2013 en Maintien et amélioration de la qualité du service**

Éléments déclencheurs	Budget (M\$)
Comportement du réseau de transport	7
Fiabilité des équipements	11
Continuité de service	22
Qualité de l'onde	6
Durabilité des équipements	8
Recherche et développement	7
<b>Total</b>	<b>61</b>

Source : Pièce B-0004, HQT-1, document 1, tableau 14, p. 21.

[55] Les projets regroupés dans la catégorie d'investissements Maintien et amélioration de la qualité du service visent 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 améliorer les outils pour assurer la qualité de service qui répond aux besoins des clients et à améliorer la durabilité des équipements et la réalisation de projets de recherche et développement.

[56] Ces projets en recherche et développement visent à poursuivre le développement d'outils existants permettant d'assurer la fiabilité et la gestion efficace du réseau ainsi qu'à développer des projets liés à la climatologie, à l'optimisation du comportement du réseau ainsi qu'à la fiabilité des équipements.

[57] Le Transporteur présente<sup>6</sup> les améliorations visées ainsi que les indicateurs sur lesquels les différents projets à entreprendre pourraient avoir un impact. Ces investissements pourraient contribuer à améliorer le niveau de l'indice de continuité de service (IC), à diminuer l'indisponibilité forcée des équipements ainsi que le taux de pannes des équipements.

[58] L'UC mentionne que les montants investis par le Transporteur dans la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service s'élèvent à 234,8 M\$ depuis 2008. L'intervenante est d'avis que, sur une période de cinq ans, le Transporteur devrait être en mesure de démontrer que les montants investis ont apporté des bénéfices concrets à ses clients.

[59] Selon l'UC, aucune telle démonstration n'a été faite par le Transporteur. Par conséquent, elle recommande à la Régie de refuser le montant demandé par le Transporteur dans cette catégorie. Elle recommande de plus d'exiger du Transporteur qu'il soumette la démonstration des bénéfices réalisés au cours des cinq dernières années, par le biais d'indicateurs, dans le prochain dossier.

[60] Le Transporteur est d'avis qu'il a fourni des informations sur les bénéfices et avantages liés aux projets de cette catégorie et sur les indicateurs sur lesquels ces projets pourraient avoir un impact. De l'avis du Transporteur, ces informations ont été soumises de la même façon que dans ses demandes antérieures et la Régie s'en est déclarée

---

<sup>6</sup> Pièce B-0004, HQT-1, document 1, tableau 15, p. 22.

satisfaite en autorisant les investissements demandés. De plus, selon le Transporteur, le cadre réglementaire ne prévoit pas de démonstrations particulières autres que celles déjà existantes dans le cadre des dossiers tarifaires et du rapport annuel prévu par la Loi.

[61] La Régie est d'avis que cette question du lien à établir entre les montants investis par le Transporteur et la performance de ces investissements sur la plan de la fiabilité de son réseau ou, à tout le moins, sur l'amélioration concrète de la qualité du service pour la clientèle fait déjà l'objet d'un suivi de la décision D-2012-059<sup>7</sup>. Il n'y a donc pas lieu de dupliquer cet enjeu d'ordre tarifaire dans le présent dossier.

**[62] La Régie, après analyse des renseignements fournis par le Transporteur, s'en déclare satisfaite et autorise des investissements de 61 M\$ pour 2013 sous la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service.**

### 3.1.3 RESPECT DES EXIGENCES

[63] Les investissements regroupés dans cette catégorie découlent de la nécessité pour le Transporteur de se conformer aux lois et règlements en vigueur, aux engagements contractuels, aux encadrements et normes internes ainsi qu'aux exigences de la North American Electric Reliability Corporation (NERC).

[64] Ces investissements requis en 2013 s'élèvent à 46 M\$ et représentent près de 9 % du budget de 530 M\$ des investissements NGPRA. Ils se détaillent comme suit, selon les différentes sources d'exigences :

**Tableau 4**  
**Investissements 2013 en Respect des exigences**

Lois, règlements et avis	7 M\$
Engagements contractuels	12 M\$
Normes ou encadrements internes	17 M\$
Exigences de la NERC	10 M\$
<b>Total</b>	<b>46 M\$</b>

<sup>7</sup> Dossier R-3777-2011, D-2012-059, par. 31.



Source : Pièce B-0004, HQT-1, document 1, tableau 16, page 24.

[65] La Régie retient notamment de la preuve que la rubrique Normes ou encadrements internes exige l'installation de bassins de récupération d'huile, conformément à l'application de la politique *Notre environnement* d'Hydro-Québec, ainsi que l'installation de mises à la terre antivol afin de diminuer le vol de cuivre et assurer la protection du personnel et du public.

[66] De plus, le Transporteur précise qu'il applique depuis plusieurs années les normes de fiabilité édictées par la NERC. La Régie retient que le montant requis pour les exigences de la NERC comprend les investissements liés tant aux normes de fiabilité CIP (protection des infrastructures critiques) qu'aux normes PRC (réglages et protection). La Régie constate que le Transporteur a investi 21,3 M\$ depuis 2007 dans des projets liés aux normes de fiabilité CIP-002 à CIP-009 concernant la protection des infrastructures critiques.

**[67] La Régie, après analyse des renseignements fournis par le Transporteur, s'en déclare satisfaite et autorise pour 2013 des investissements de 46 M\$ sous la catégorie Respect des exigences. Toutefois, la Régie demande au Transporteur de préciser, dès le dépôt initial des prochains dossiers, les normes de fiabilité pour lesquelles des investissements sont prévus ainsi que les montants respectifs.**

## **3.2 INVESTISSEMENTS GRA**

### **3.2.1 CROISSANCE DES BESOINS DE LA CLIENTÈLE**

[68] Les investissements en Croissance des besoins de la clientèle répondent aux demandes des clients du Transporteur. Les investissements requis pour assurer le service de transport de la charge locale sont établis à partir des prévisions de charge d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution (le Distributeur) et, le cas échéant, des dépassements de capacité dans les postes satellites. L'identification des solutions pour l'intégration de puissance résulte des études prévues aux Tarifs. Dans tous les cas, le Transporteur tient compte des paramètres liés à la fiabilité du réseau de transport et sa flexibilité d'exploitation, dans le respect des critères de conception.

[69] Le tableau suivant présente la prévision des besoins des services de transport à long terme, à la fois pour l'alimentation de la charge locale et pour le service de transport de point à point.

**Tableau 5**  
**Prévision des besoins des services de transport à long terme**  
**(MW)**

Services de transport	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Charge locale	37 134	37 960	38 449	38 847	39 427	39 740	39 986	40 220	40 314	40 614
Point à point	4 722	4 722	4 722	4 828	5 988	5 988	5 988	5 988	5 988	5 988
<b>Total</b>	41 856	42 682	43 171	43 675	45 415	45 728	45 974	46 208	46 302	46 602

Source : Pièce B-0004, HQT-1, document 1, tableau 18, p. 25.

[70] Les investissements GRA requis pour 2013 en Croissance des besoins de la clientèle s'élèvent à 68 M\$, y compris les investissements requis pour les projets relatifs aux actifs de télécommunications. Ils se détaillent comme suit :

**Tableau 6**  
**Sommaire des investissements 2013 GRA**

Croissance des besoins de la clientèle	Budget (M\$)
Alimentation de la charge locale	53
Intégration de puissance	15
<b>Total</b>	<b>68</b>

Source : Pièce B-0004, HQT-1, document 1, tableau 19, p. 25.

[71] Les interventions planifiées en 2013 visant à répondre à l'alimentation de la charge locale consistent, pour l'essentiel, à ajouter des transformateurs de puissance pour soulager les dépassements de capacité dans certains postes satellites. Ces interventions représentent des investissements de 42 M\$ afin d'augmenter la capacité limite de transfert

de ces postes de l'ordre de 914 MVA et à raccorder de grands clients industriels d'environ 250 MW de charge, pour un montant de 11 M\$.

[72] Les intervenantes se sont objectées à l'approbation de ces investissements en raison de l'impact tarifaire de cette catégorie d'investissement. Comme il sera expliqué à la section 4, la Régie ne peut retenir leur position.

[73] Les investissements GRA incluent également un montant de 15 M\$ prévu pour le raccordement de nouvelles sources de production, à la demande d'Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité ou de producteurs privés. En 2013, ils consistent principalement à intégrer des petites centrales hydrauliques.

**[74] La Régie, après analyse des renseignements fournis par le Transporteur, s'en déclare satisfaite et autorise des investissements de 68 M\$ pour 2013 sous la catégorie Croissance des besoins de la clientèle.**

#### **4. IMPACT TARIFAIRE DES INVESTISSEMENTS**

[75] Le Transporteur estime l'impact tarifaire des investissements pour la période de 2013 à 2022 pour les investissements NGPRA au tableau 20<sup>8</sup>, les investissements GRA au tableau 21<sup>9</sup> et l'ensemble des investissements au tableau 22<sup>10</sup>, en continuité avec ses demandes antérieures pour l'autorisation des projets d'investissements de moins de 25 M\$ qui ont été autorisés par la Régie.

[76] Le Transporteur souligne que certains investissements peuvent varier au fur et à mesure que les besoins des clients se précisent. Il se peut, par exemple, qu'ils soient reportés ou abandonnés, ce qui nécessitera une actualisation des investissements et des mises en service initialement envisagés par le Transporteur<sup>11</sup>.

---

<sup>8</sup> Pièce B-0004, HQT-1, doc 1, p. 30.

<sup>9</sup> *Ibid.*, p. 31.

<sup>10</sup> *Ibid.*

<sup>11</sup> Pièce B-0016, p. 14.

[77] L'ACEFO et l'UC soulignent, dans leur mémoire, qu'il leur semble anormal que les investissements GRA aient un impact à la hausse sur les tarifs. De plus, l'UC est d'avis que l'impact tarifaire présenté au tableau 21 ne reflète pas les modalités d'application des Tarifs pour les ajouts au réseau requis pour la charge locale<sup>12</sup>.

[78] Le Transporteur fait valoir le fait que l'estimation tarifaire des investissements GRA au tableau 21 ne constitue pas une prévision des tarifs, puisque les mises en service projetées sont basées sur la planification actuelle, appelée à évoluer, et les prévisions des besoins des clients, dont celles du Distributeur, sont revues annuellement. Ainsi, le Transporteur fait valoir que cette estimation ne constitue pas un outil de démonstration de neutralité tarifaire. Les investissements de moins de 25 M\$ sont présentés sous forme d'un ensemble et non de projets distincts, ce qui rend difficile l'appariement des coûts et des contributions exigibles des clients, tel le Distributeur, entre autres<sup>13</sup>.

[79] En réponse à l'engagement pris lors de l'audience du 17 janvier 2013, le Transporteur fournit une simulation des contributions du Distributeur pour les projets correspondant aux investissements 2013, selon les mises en service échelonnées de 2013 à 2016.

**Tableau 7**  
**Budget des investissements 2013**  
**Mises en service prévues pour l'Alimentation de la charge locale**  
**(M\$)**

<b>Projets</b>	<b>Investissements 2013</b>	<b>MES 2013</b>	<b>MES 2014</b>	<b>MES 2015</b>	<b>MES 2016</b>
Projets confirmés	22	18	4	0	0
Projets à confirmer	31	2	11	9	9
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>20</b>	<b>15</b>	<b>9</b>	<b>9</b>

Source : Pièce B-0023, tableau 1, p. 5.

<sup>12</sup> Pièce C-UC-0008, p. 15.

<sup>13</sup> Pièce B-0027, p. 9.

[80] Le Transporteur rappelle qu'il est en mesure de calculer les contributions requises du Distributeur pour répondre aux besoins de croissance de la charge locale lorsqu'il possède toute l'information nécessaire à ce calcul, dont la date de la mise en service prévue ainsi que la croissance de charge en MW sur 20 ans<sup>14</sup>.

[81] Le Transporteur présente également les contributions du Distributeur à la suite des mises en service prévues pour l'alimentation de la charge locale en 2013 et 2014. Le Transporteur ne prévoit pas de contribution du Distributeur en 2013 pour l'ensemble des investissements requis pour une croissance de la charge locale de 121,5 MW sur 20 ans<sup>15</sup>.

[82] Le Transporteur mentionne également qu'il ne lui est pas possible d'isoler l'impact tarifaire des investissements de moins de 25 M\$, puisque cet impact repose sur la prévision globale des besoins de transport tant pour l'alimentation de la charge locale que pour le service de transport de point à point. De plus, le Transporteur fait valoir que la prévision du Distributeur pour l'alimentation de la charge locale ne distingue pas les besoins auxquels il doit répondre pour les projets inférieurs à 25 M\$ et ceux supérieurs ou égaux à 25 M\$<sup>16</sup>.

[83] L'ACEFO et l'UC sont d'avis que le Transporteur n'a pas rempli son fardeau de preuve quant à son obligation de présenter l'impact tarifaire des investissements relatifs aux projets de moins de 25 M\$<sup>17</sup>. L'UC souligne également que le Transporteur doit respecter les exigences de la Loi et recommande à la Régie de refuser les investissements de 53 M\$ prévus pour l'alimentation de la charge locale.

[84] Le Transporteur réitère que sa demande et la preuve à son soutien sont conformes au cadre réglementaire en vigueur et souligne que la méthode à utiliser pour le calcul de l'impact tarifaire n'est pas prévue au Règlement. À son avis, il a fourni les précisions demandées par la Régie ainsi que l'impact sur les revenus requis de la portion du budget des investissements 2013 pour l'alimentation de la charge locale<sup>18</sup>.

---

<sup>14</sup> Pièce B-0023, p. 5.

<sup>15</sup> *Ibid.*, p. 7, tableau 2.

<sup>16</sup> *Ibid.*, p. 8.

<sup>17</sup> Pièce C-ACEFO-0010 p. 7 et C-UC-0013, p. 10.

<sup>18</sup> Pièce B-0030, p. 4 et 5.

[85] Le Transporteur fait également valoir que, considérant l'incertitude liée à la projection des investissements en croissance de l'alimentation de la charge locale qui ne sont pas tous confirmés sur un horizon de 10 ans, il ne peut estimer que les contributions des projets confirmés. Par conséquent, de l'avis du Transporteur, les recommandations de l'UC devraient être rejetées par la Régie.

[86] Dans le cadre d'un dossier visant l'autorisation des investissements pour les projets inférieurs à 25 M\$ pour l'année 2013, la Régie considère que l'information relative à l'impact tarifaire 2013 est la plus pertinente. Ceci inclut tant les investissements 2013 que les investissements autres que 2013 pour les projets qui seront mis en service en 2013, tel que précisé au tableau 2 de la réponse à l'engagement du Transporteur.

[87] Aussi, la Régie est d'avis que les informations fournies en réponse à l'engagement pris par le Transporteur sont satisfaisantes, considérant le contexte d'échelonnement des mises en service des investissements 2013 sur plusieurs années. Elle observe également que le Transporteur est en mesure de savoir si des contributions devront être exigées, ou non, du Distributeur pour les investissements correspondant à des projets qui seront mis en service en 2013. Par contre, la Régie s'interroge sur la pertinence, pour son examen, de certains éléments de preuve en lien avec la décision à rendre, comme le tableau 21 de la preuve, par exemple.

[88] Aussi, la Régie est d'avis qu'il y a lieu d'évaluer si l'information fournie par le Transporteur dans sa preuve, en soutien à la présentation de l'impact tarifaire des investissements GRA à autoriser, peut être mieux ciblée en intégrant, par exemple, les informations fournies en réponse à l'engagement.

[89] Pour les prochaines demandes d'autorisation de ses investissements annuels inférieurs à 25 M\$, **la Régie demande au Transporteur, en complément de la preuve fournie pour l'impact tarifaire, de déposer les informations fournies en réponse à son engagement à la pièce B-0023, soit :**

- **le tableau présentant les montants de mises en service prévues pour l'alimentation de la charge locale;**
- **le tableau présentant l'estimation de la contribution requise du Distributeur pour l'année en cours.**

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

[90] Le Transporteur maintient la démarche de planification de ses investissements entreprise depuis plusieurs années. Il vise ainsi à prioriser la fiabilité du réseau de transport d'électricité et à maintenir et améliorer la continuité de service.

[91] Les investissements du Transporteur en Maintien des actifs et en Maintien et amélioration de la qualité du service assurent, de façon générale, le maintien et le rehaussement de la fiabilité du réseau de transport et la qualité de prestation des services de transport au bénéfice de l'ensemble de ses clients.

[92] Le Transporteur souligne que la Stratégie et, plus particulièrement, la grille d'analyse du risque, lui permet de cibler les équipements les plus à risque sur lesquels il doit intervenir et ainsi éviter des impacts possibles sur le réseau causés par la défaillance d'équipements. D'autres projets en Maintien et amélioration de la qualité du service permettent spécifiquement au Transporteur de maintenir la qualité du service à ses clients en corrigeant les situations qui pourraient dégrader la fiabilité ou la disponibilité des équipements du réseau de transport.

[93] **La Régie, après analyse des renseignements fournis par le Transporteur à cet égard, s'en déclare satisfaite et considère que les investissements proposés par le Transporteur sont nécessaires et qu'ils contribueront à maintenir et à améliorer la performance du réseau de transport d'électricité.**

## 6. RÉALLOCATION ENTRE LES CATÉGORIES

[94] Afin de disposer d'une marge de manœuvre suffisante pour gérer efficacement ses investissements et alléger le processus réglementaire auquel il est assujéti, 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.

[95] Il est possible que des événements imprévus viennent modifier la planification des projets d'investissement. À des fins d'allègement réglementaire, 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. FRAIS DES INTERVENANTS

### 7.1 CADRE RÉGLEMENTAIRE ET PRINCIPES APPLICABLES

[96] Selon l'article 36 de la Loi, la Régie peut ordonner au Transporteur de payer des frais aux personnes dont elle juge la participation utile à ses délibérations.

[97] Le *Guide de paiement des frais des intervenants 2012* (le Guide) ainsi que le *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*<sup>19</sup> encadrent les demandes de paiement de frais. La Régie rappelle qu'elle évalue d'abord les frais admissibles en tenant compte des barèmes du Guide. Elle accorde le remboursement des taxes en fonction du statut fiscal de chaque intervenant.

[98] Au présent dossier, la Régie constate que la totalité des frais réclamés par les intervenantes sont admissibles en fonction des critères du Guide.

[99] La Régie rappelle les directives qu'elle a émises dans sa décision D-2012-133 :

*[13] La Régie constate que les sujets soulevés par les groupes qui représentent les consommateurs résidentiels, soit l'ACEFO et l'UC, sont complémentaires et qu'ils abordent d'un angle différent l'analyse des enjeux au dossier. Un regroupement n'est pas nécessairement souhaitable dans ces circonstances.*

*[14] La Régie incite néanmoins l'ACEFO et l'UC à se concerter le plus possible afin d'éviter la duplication des tâches et afin que les points de vue ne soient pas indûment répétitifs. Subséquent, la Régie s'attend à ce qu'il n'y ait pas de duplication de preuve sur un même sujet par des intervenants ayant des intérêts*

---

<sup>19</sup> (2006) 138 G.O. II, 2279.



*similaires. Elle rappelle qu'il s'agit d'un des critères d'examen, lors de l'octroi des frais, tant pour le caractère nécessaire et raisonnable des frais que pour l'utilité de la participation.*

[nous soulignons]

[100] La Régie analyse donc le caractère nécessaire et raisonnable des frais réclamés ainsi que l'utilité de la participation des intervenants dans le contexte des directives qu'elle a ainsi émises.

## **7.2 FRAIS OCTROYÉS**

[101] La Régie a reçu les demandes de remboursement de frais de l'ACEFO et de l'UC le 6 mars 2013 et le 19 février 2013 respectivement.

[102] Le 15 mars 2013, le Transporteur a commenté les demandes de remboursement de frais des intervenantes.

[103] Dans une lettre datée du 25 mars 2013, l'ACEFO a répliqué aux commentaires du Transporteur.

### **ACEFO**

[104] L'ACEFO réclame le remboursement de la somme de 29 654,53 \$.

[105] Selon le Transporteur, le rapport d'analyse produit par l'intervenante appuie essentiellement les conclusions exprimées dans le rapport d'analyse déposé par l'UC et sa valeur doit donc être appréciée en conséquence.

[106] Dans son argumentation, l'ACEFO fait valoir qu'elle a travaillé afin d'éviter les dédoublements de façon complémentaire à l'UC, tout en apportant un angle différent et son point de vue au présent dossier. Dans sa réplique, elle réitère ses précédents arguments et ajoute que la procureure de l'ACEFO a effectué des tâches que la procureure de l'UC n'a pas eue à effectuer et qui ont été pertinentes et utiles aux deux intervenantes.

[107] La Régie est d'avis que le rapport d'analyse soumis par l'ACEFO n'apporte pas un angle différent de celui présenté par l'UC, contrairement à ce qu'elle aurait souhaité voir dans l'analyse des enjeux du dossier, conformément à la décision D-2012-133. En effet, l'ACEFO réfère à de nombreuses reprises au rapport d'analyse de l'UC, en se contentant de reprendre ou d'appuyer les conclusions de cette dernière sans les étayer davantage ou faire valoir une perspective différente du traitement des enjeux abordés.

[108] Par ailleurs, la Régie observe également que les honoraires réclamés par la procureure de l'ACEFO sont de l'ordre de 50 % plus élevés que ceux réclamés par la procureure de l'UC. La Régie ne met pas en doute le travail effectué, mais ce travail ne se reflète pas dans la preuve et l'argumentation soumise.

[109] Considérant ce qui précède, la Régie considère que l'ACEFO n'a droit qu'à un remboursement partiel de ses frais. Compte tenu de la substance du rapport d'analyse soumis par cette intervenante et des honoraires élevés de la procureure, la Régie considère qu'un remboursement à hauteur de 15 000 \$ taxes incluses est raisonnable.

## UC

[110] L'UC réclame le remboursement de la somme de 28 940,56 \$.

[111] La Régie juge que les frais réclamés par l'UC sont raisonnables et que les recommandations de l'intervenante ont été utiles à l'examen du dossier. Elle lui accorde la totalité des frais réclamés.

[112] Compte tenu de ce qui précède, les montants octroyés totalisent 43 940,56\$ pour le présent dossier. Le tableau suivant fait état des frais réclamés et octroyés pour chacun des intervenants.

**Tableau 8**  
**Frais réclamés et frais accordés (taxes incluses)**

Intervenantes	Frais réclamés (\$)	Frais accordés (\$)
ACEFO	29 654,53	15 000,00
UC	28 940,56	28 940,56
<b>TOTAL</b>	<b>58 595,09</b>	<b>43 940,56</b>

[113] **Pour ces motifs,**

**La Régie de l'énergie :**

**ACCUEILLE** la demande du Transporteur;

**AUTORISE** des investissements de 598 millions de dollars en 2013 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$, selon les catégories suivantes :

- |   |   |         |
|---|---|---------|
| • | Maintien des actifs                               | 423 M\$ |
| • | Maintien et amélioration de la qualité du service | 61 M\$  |
| • | Respect des exigences                             | 46 M\$  |
| • | Croissance des besoins de la clientèle            | 68 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;

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

**OCTROIE** aux intervenants les frais présentés au tableau 8;

**ORDONNE** au Transporteur de payer aux intervenantes, dans un délai de 30 jours, les montants octroyés par la présente décision.

Lise Duquette

Régisseur

**Représentants :**

- Association coopérative d'économie familiale de l'Outaouais (ACEFO) représentée par M<sup>e</sup> Stéphanie Lussier;
- Union des consommateurs (UC) représentée par M<sup>e</sup> Hélène Sicard;
- Hydro-Québec représentée par M<sup>e</sup> Yves Fréchette.