

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

DOSSIER R-3855-2013

**Demande d'autorisation d'Hydro-Québec
dans ses activités de transport d'électricité du budget des
investissements 2014
pour les projets dont le coût individuel est inférieur à
25 millions de dollars**

**OBSERVATIONS et ANALYSE
de
UNION DES CONSOMMATEURS**

**Préparé
Par
PAUL PAQUIN**

**Avec
la collaboration de
Me Hélène Sicard**

Novembre 2013

1- Introduction

Le présent dossier vise l'autorisation des investissements du Transporteur pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$. Ces projets sont répartis en quatre catégories : Maintien des actifs, Maintien et amélioration de la qualité du service, Respect des exigences et Croissance des besoins. Le traitement est fait globalement pour l'ensemble des projets selon leur catégorie et non par projet individuel comme cela est le cas pour les projets dont la valeur est égale ou supérieure à 25 M\$.

UC a mandaté Paul Paquin pour agir à titre d'analyste dans ce dossier et faire des recommandations pertinentes dans l'intérêt des consommateurs résidentiels d'électricité puisque ceux-ci assument ultimement une grande part de la facture des frais de Transport. Plus spécifiquement, le mandat concerne :

- L'analyse des investissements en Maintien des actifs de télécommunications;
- L'analyse de l'impact des investissements en maintien des actifs sur l'évolution du taux de risque;
- L'analyse de la grille de risque relative aux divers types d'équipements du Transporteur.
- Le suivi des interventions

2- Maintien des actifs de télécommunication

Le Transporteur mentionne que les investissements de la catégorie Maintien des actifs de télécommunication consistent principalement à

- *à remplacer des liaisons hertziennes analogiques par des liaisons hertziennes numériques (LHN) ;*
- *à moderniser les liaisons optiques qui dépassent leur durée de vie par le déploiement d'équipements de nouvelle génération NG-SONET (Next Generation Synchronous Optical Network) et à assurer la pérennité des réseaux d'accès par le déploiement d'un réseau de télécommunications de type IP MPLS/VPN ;*
- *à remplacer d'autres technologies (liaisons courant porteur, câbles de cuivre) et des composantes du réseau (bancs de batteries et chargeurs de bancs de batteries) qui ont atteint la fin de leur durée d'utilité.¹*

2.1 Numérisation de liaisons hertziennes

Concernant le remplacement des liaisons hertziennes analogiques par des liaisons hertziennes numériques, c'est dans le dossier R-3641-2007 que le Distributeur a mentionné pour la première fois son intention de procéder à ce remplacement. Il mentionnait que le remplacement se ferait sur une période allant jusqu'à l'année 2013 :

¹ HQT=1, document 1, page 22

La numérisation ou le retrait des liaisons hertziennes analogiques constitue la part la plus importante des projets en maintien des actifs jusqu'en 2013. Les liaisons hertziennes analogiques occuperont une part de moins en moins importante du réseau de transport de télécommunications dont elles représentent le maillon le plus fragile. En effet, ces liaisons sont de moins en moins adaptées à l'évolution des réseaux qu'elles desservent.²

Par ailleurs, en réponse à des demandes de renseignements de UC, le Transporteur renvoie aux réponses qu'il a fournies à la Régie.³ Il y précise

Le Transporteur prévoyait que la majorité des liaisons hertziennes analogiques aurait été remplacée en 2013. Le Transporteur précise qu'il s'agit principalement des liaisons hertziennes situées dans les grands centres urbains. Près de 70 % de l'ensemble du réseau hertzien aura ainsi été numérisé au 31 décembre 2013. Par ailleurs, le Transporteur prévoit que les liaisons hertziennes situées dans les axes principaux à l'extérieur des grands centres urbains auront été complétées à l'horizon 2017. Près de 95 % de l'ensemble du réseau hertzien aura ainsi été numérisé à l'horizon 2017.⁴

Il ajoute :

*Depuis 2008, le Transporteur a investi près de **130,5 M\$** pour la numérisation des liaisons hertziennes suivant les montants autorisés par la Régie dans ses demandes d'autorisation du budget des investissements pour les projets de moins de 25 M\$,⁵*

UC présente ci-dessous un tableau indiquant les montants que le Transporteur avait prévu d'investir pour la numérisation de liaisons hertziennes.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	M\$						
Numérisation des liaisons hertziennes	52,2	21	17,2	11,1	10,4	16	23
Cumulatif	52,2	73,2	90,4	101,5	111,9	127,9	150,9
Dossier:	R-3641	R-3670	R-3707	R-3739	R-3778	R-3817	R-3855

On peut constater que sur la période 2008-2013, le montant total des investissements est de 127,9 M\$, et le Transporteur mentionne que 70% du réseau hertzien aura été numérisé à la fin de l'année 2013.

Malgré la demande de renseignements de UC de préciser l'échéancier et les investissements prévus en 2015 et après, le Transporteur n'apporte pas cette précision. Cependant il mentionne que 95% du réseau aura été numérisé à l'horizon 2017.

² R-3641-2007 HQT-1, document 1, page 105

³ HQT-2, document 2, page 9

⁴ HQT-1, document 1, page 13

⁵ Ibid, page 14

À partir de ces informations, UC évalue que les investissements totaux requis pour numériser 95% du réseau s'élèvent à 173,6 M\$ et qu'en conséquence, il reste 46,7 M\$ à investir à l'horizon 2017.

De plus, comme il est prévu des investissements de 23 M\$ pour l'année 2014, il reste un montant de 23,7 M\$ à répartir sur les années 2015 à 2017.

UC soumet que l'approbation du montant de 46.7M\$ devrait se faire dans le cadre d'un dossier d'approbation d'investissements de plus de 25M\$, en vertu de l'article 73 de la Loi⁶ et du Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie.

La Régie, en conformité avec ces dispositions législatives et la décision D-2004-87⁷ la Régie devrait refuser l'inclusion du montant de 23M\$ pour les investissements prévus en 2014.

UC demande à la Régie de ne pas autoriser l'investissement de 23M\$ pour la numérisation des liaisons hertziennes et d'indiquer au Transporteur qu'il devrait déposer pour examen une demande conforme à ce que la Loi et le Règlement requiert pour un investissement de plus de 25M\$

2.2 Modernisation des liaisons optiques

Selon UC, la modernisation de liaisons optiques est projet de même nature que la numérisation de liaisons hertziennes en ce sens qu'il devrait y avoir une quantité limitée de liaisons à moderniser et que cela devrait se réaliser sur une période définie.

En réponse à une demande de UC, le Transporteur n'a pas donné de précision concernant spécifiquement cette activité.⁸

Le tableau ci-dessous présente les investissements qui ont été annoncés pour cette activité sur la période 2008-2014.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	M\$						
Modernisation de liaisons optiques	7,9	22	13,8	10,6	12,9	15	27
	7,9	29,9	43,7	54,3	67,2	82,2	109,2
Dossier:	R-3641	R-3670	R-3707	R-3739	R-3778	R-3817	R-3855

En supposant que les montants annoncés ont été investis, UC constate que sur la période 2008-2013, le Transporteur a investi 82,2 M\$ et qu'il prévoit investir 27 M\$ en 2014.

⁶ L.R.Q., chapitre R-6.01 ;

⁷ D-2004-87, aux pages 10 et suivantes ;

⁸ HQT-2, document 2, page 10

Selon UC, le Transporteur devrait fournir pour cette activité des informations semblables à celles qu'il a fournies pour la numérisation des liaisons hertziennes, soit au minimum, le pourcentage de réalisation de la modernisation jusqu'en 2013 et l'échéancier prévu pour compléter la modernisation.

Cette demande étant partie d'un projet de plus de 25M\$, elle devrait être présentée pour approbation à la Régie dans le cadre d'une demande d'autorisation spécifique. De plus à lui seul le montant dont l'autorisation est demandé pour 2014 dépasse le montant maximal de 25M\$, le tout conformément à l'article 73 de la *Loi*⁹ et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*.

La Régie, en conformité avec ces dispositions législatives et la décision D-2004-87¹⁰ la Régie devrait refuser l'inclusion du montant de 27M\$ pour les investissements prévus en 2014.

UC demande à la Régie de ne pas approuver le montant de 27M\$ demandé pour la modernisation des liaisons optiques pour 2014 et inviter le Transporteur à déposer une demande conforme aux exigences de la Loi et du Règlement pour un investissement de plus de 25M\$

3- Niveau du risque vs niveau d'investissements

UC constate que les investissements de la catégorie Maintien des actifs réalisés ont été inférieurs aux investissements autorisés pour chacune des années 2011, 2012 et 2013. Sur ces trois années le montant total autorisé a été de 1195,8 M\$ alors que le montant total réalisé a été de 1097,5 M\$ pour une différence de 98,3 M\$ ou 8%.¹¹

Par ailleurs, l'intervenant constate également que le niveau de risque réel de l'année 2012 est inférieur au niveau de risque simulé pour la même année¹² et que pour l'année 2011 le niveau de risque réel est semblable au niveau de risque simulé.¹³

Il semblerait donc qu'il n'y a pas de relation directe entre le niveau d'investissements et le niveau de risque réel. En réponse à une demande de renseignements de UC à cet effet, le Transporteur mentionne :

Il estime que la relation entre le niveau d'investissement et le taux de risque peut être influencée par la valeur variable des équipements visés par les investissements, de sorte qu'un niveau moindre d'investissement, reflétant le remplacement d'un grand nombre d'équipements à faible coût, n'exercera pas nécessairement une pression à la hausse sur le taux de risque.¹⁴

Il ajoute :

Le taux de risque réel pour l'année 2012 est constaté à la fin de décembre 2012 et tient compte des interventions réalisées en 2012.

⁹ L.R.Q., chapitre R-6.01 ;

¹⁰ D-2004-87, aux pages 10 et suivantes ;

¹¹ HQT-1, document 1, page 11

¹² HQT-1, document 1, page 30

¹³ R-3817-2012, HQT-1, document 1, page 29

¹⁴ HQT-2, document 2, page 4

Le Transporteur considère qu'il n'existe pas de lien étroit entre le taux de risque réel d'une année donnée et le niveau d'investissement de la même année, l'évolution du taux de risque devant être examinée en fonction d'investissements sur une plus longue période.¹⁵

UC comprend que, selon le Transporteur, un niveau d'investissements inférieur au niveau demandé sur une plus longue période qu'un an, pourrait avoir un impact sur le niveau de risque.

UC constate que cela n'a pas été le cas sur une période de trois ans. UC constate de plus que le niveau d'investissements demandé pour l'année 2014 est 20,7% plus élevé que le niveau d'investissements réel estimé pour l'année 2013 (414 M\$ vs 374 M\$),¹⁶ ce qui amène l'intervenant à s'interroger à savoir si le niveau d'investissements demandé pour l'année 2014 n'est pas surévalué.

Sur la base de ces constats UC recommande à la Régie d'autoriser un montant moins élevé que celui demandé par le Transporteur. UC recommande d'autoriser un montant de 380 M\$, soit le niveau d'investissements réalisés, le plus élevé sur la période 2011-2013.

4- Évaluation du niveau de risque

En continuité avec ce qu'UC a présenté lors du dossier R-3817-2012, l'intervenant présente les tableaux suivants montrant un historique des principaux éléments des grilles de risque fournies par le Transporteur en y ajoutant l'information pour janvier 2013.

	Grille d'analyse du risque des équipements d'appareillage (électrique et mécanique) et des ouvrages civils					
quantité d'équipements	janv-08	janv-09	janv-10	janv-11	janv-12	janv-13
total	116748	118633	120 398	122 291	125343	126105
risque élevé	281	455	436	455	446	458
risque fort	3817	4156	4 534	4 496	4424	4741
risque moyen	20457	20536	21 310	22 753	24278	23291
risque faible	92193	93486	94 118	94 587	96195	97615
Équipements à risque	24555	25147	26 280	27 704	29 148	28 490
	21,0%	21,2%	21,8%	22,7%	23,3%	22,6%
taux de risque	6,20	6,40	6,60	6,90	7,00	6,80

La comparaison des résultats de l'année 2013 par rapport à ceux de l'année 2012 montre que le nombre d'équipements à risque élevé et à risque fort a augmenté alors que le nombre d'équipements à risque moyen a diminué. Le taux de risque de risque global a diminué, passant de 7,00 à 6,80.

¹⁵ IBID, page 5

¹⁶ HQT-1, document 1, page 11

	Grille d'analyse du risque des équipements d'automatisme					
	janv-08	janv-09	janv-10	janv-11	janv-12	janv-13
quantité d'équipements						
total	41626	41530	41 264	40 825	39467	40157
risque élevé	0	0	-	-		
risque fort	633	103	519	456	977	219
risque moyen	10274	19198	18 489	19 493	17636	17211
risque faible	30719	22229	22 256	20 876	20854	22727
Équipements à risque	10907	19301	19 008	19 949	18 613	17 430
	26,2%	46,5%	46,1%	48,9%	47,2%	43,4%
taux de risque	7,30	11,50	11,60	12,80	12,70	11,1

La comparaison des résultats de l'année 2013 par rapport à ceux de l'année 2012 montre que le nombre d'équipements à risque élevé est toujours zéro, que le nombre d'équipements à risque fort a diminué substantiellement et que le nombre d'équipements à risque moyen a également diminué. Le taux de risque de risque global a diminué, passant de 12,70 à 11,1.

	Grille d'analyse du risque des composantes des lignes aériennes					
	janv-08	janv-09	janv-10	janv-11	janv-12	janv-13
quantité d'équipements						
total			585 934	587 301	593595	592194
risque élevé			18	27	10	0
risque fort			9 006	10 011	9364	8443
risque moyen			180 532	178 665	188164	192243
risque faible			396 378	398 598	396037	391508
Équipements à risque			189 556	188 703	197 538	200 686
			32,4%	32,1%	33,3%	33,9%
taux de risque			8,30	8,30	8,60	8,70

La comparaison des résultats de l'année 2013 par rapport à ceux de l'année 2012 montre que le nombre d'équipements à risque élevé est toujours zéro, que le nombre d'équipements à risque fort a diminué et que le nombre d'équipements à risque moyen a augmenté. Le taux de risque de risque global a augmenté, passant de 8,6 à 8,7.

De plus afin de mieux comprendre l'évaluation du niveau de risque, l'intervenant présente une grille montrant le niveau de risque global des équipements et le risque unitaire pour chacun des niveaux de risque.

Grille d'analyse du risque des équipements d'appareillage (électrique et mécanique) et des ouvrages civils (janvier 2013)													
Évaluation du risque													
Impact	Probabilité									Total	Risque total	%	Risque unitaire
	1	2	3	4	5	6	7	8	9				
9	0	0	405	0	0	324	567	2232	486	4014			
8	0	0	30432	21984	32320	11568	23520	6336	8064	134224	élevé		
7	0	0	17052	24752	30205	21294	23030	8904	12663	137900	30348	3,52%	66,26
6	0	0	0	30024	36090	30276	23184	12864	18846	151284	Fort		
5	0	0	0	60420	39475	34890	33565	13640	27900	209890	217394	25,20%	45,85
4	0	0	0	0	42660	40824	36904	21888	36900	179176	Moyen		
3	0	0	0	0	0	0	12138	10536	23409	46083	614829	71,28%	26,40
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Faible		
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00
										862571	Évaluation du risque		
										6,84	862571	100,00%	

Grille d'analyse du risque des équipements d'automatisme (janvier 2013)													
Évaluation du risque													
Impact	Probabilité									Total	Risque total	%	Risque unitaire
	1	2	3	4	5	6	7	8	9				
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
8	0	0	0	352	480	0	0	0	0	832	élevé		
7	0	0	357	16072	54075	84	1568	0	0	72156	0	0,00%	
6	0	0	0	88680	83700	12744	6888	240	0	192252	Fort		
5	0	0	0	91920	37550	16470	3815	160	0	149915	9420	2,11%	43,01
4	0	0	0	0	18860	10752	56	416	0	30084	Moyen		
3	0	0	0	0	0	0	0	1512	0	1512	437331	97,89%	25,41
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Faible		
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00
										446751	Évaluation du risque		
										11,13	446751	100,00%	

Grille d'analyse du risque des composantes des lignes aériennes (janvier 2013)													
Évaluation du risque													
Impact	Probabilité									Total	Risque total	%	Risque unitaire
	1	2	3	4	5	6	7	8	9				
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
8	0	0	22824	30400	4720	1344	4088	0	0	63376	élevé		
7	0	0	219702	215488	77700	48888	30135	4648	0	596561	0	0,00%	
6	0	0	0	457464	305490	325764	161532	28608	4698	1283556	Fort		
5	0	0	0	614280	579725	465270	221130	68680	5220	1954305	362561	7,02%	42,94
4	0	0	0	0	534040	362448	206864	52768	432	1156552	Moyen		
3	0	0	0	0	0	0	98952	9024	0	107976	4799765	92,98%	24,97
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Faible		
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00
										5162326	Évaluation du risque		
										8,72	5162326	100,00%	

On peut constater que le risque unitaire des équipements est très différent selon le niveau de risque ce qui indique clairement qu'il faut prioriser le remplacement des équipements présentant le plus haut niveau de risque.

UC constate et approuve le fait qu'il n'y a pas d'équipements à risque élevé pour la catégorie Automatismes et pour la catégorie Composantes des lignes aériennes. Par contre, il y en a dans la catégorie Équipements d'appareillage (électrique et mécanique) et des ouvrages civils pour un risque représentant 3,52% du risque total.

UC recommande à la Régie de demander au Transporteur de prioriser le remplacement des équipements de sorte à éliminer les équipements à risque élevé de la catégorie Équipements d'appareillage (électrique et mécanique) et des ouvrages civils, et de sorte à maintenir à zéro le nombre d'équipements à risque élevé tout comme le Transporteur a réussi à le faire dans les deux autres catégories.

UC recommande également de demander au Transporteur de fournir pour chaque catégorie d'équipements le nombre d'équipements remplacés pour chacun des niveaux de risque (élevé, fort, moyen), comme suivi annuel de l'application de la Stratégie.

5- Suivi des interventions en fonction du risque

Le Transporteur présente un suivi des interventions qu'il a faites sur son réseau en fonction du risque pour 2012 et 2013 pour les équipements d'appareillage (électrique et mécanique) et les équipements d'automatismes.

Pour chacune de ces deux catégories d'équipements il présente une figure montrant les interventions réalisées en 2012 et celles estimées pour l'année 2013. L'information fournit le pourcentage des interventions selon trois types :

- Interventions selon la stratégie de gestion de la pérennité;
- Interventions selon un diagnostic local;
- Interventions pour raisons autres (efficacité etc.)¹⁷

Selon UC, l'information fournie sous forme de pourcentage du nombre d'interventions est incomplète car elle ne permet pas de bien apprécier l'importance relative de chaque type d'interventions en terme d'investissements.

À une demande d'UC de fournir le nombre total d'interventions et le coût total de chaque type d'interventions, le Transporteur répond que cette demande dépasse le cadre du présent dossier.¹⁸

Selon UC, loin de dépasser le cadre du présent dossier, la connaissance du coût total de chaque type d'interventions permet de mieux apprécier la performance du Transporteur quant à la priorité qu'il accorde aux interventions prévues selon la Stratégie de gestion de la pérennité. Par exemple, en 2012 pour la catégorie Automatismes, seulement 50% des interventions ont été réalisées selon la Stratégie de gestion de la pérennité. Cela peut apparaître trop peu, mais peut-être que ces interventions comptent pour 90% des investissements de cette catégorie, ce qui donnerait un portrait tout à fait différent.

¹⁷ HQT-1, document 1, pages 28 et 29

¹⁸ HQT-2, document 2, page 5

Selon UC il est nécessaire que le suivi présenté par le Transporteur concernant des interventions en fonction du risque soit complété en incluant le nombre et le coût total de chaque type d'interventions.

UC recommande à la Régie de demander au Transporteur d'inclure dans son suivi le nombre et le coût total de chaque type d'intervention.

6- Autres recommandations

UC a souligné à la section 2 du présent rapport la problématique des investissements dans le domaine des télécommunications, où, la modernisation de la totalité de ces équipements, i.e., le remplacement des liaisons hertziennes analogiques par des liaisons hertziennes numériques et la modernisation de liaisons optiques se font par étapes réparties sur plusieurs années, et où le Transporteur demande un budget pour une partie des réalisations totales envisagées annuellement et non globalement.

En procédant ainsi, le Transporteur inclut dans sa demande d'approbation annuelle pour les projets de moins de 25M\$, une partie d'un projet dont la réalisation et le budget total ont été ségrégués en section. En procédant ainsi il obtient annuellement une partie du budget total requis pour compléter et parfaire le projet, sans avoir à procéder à l'autorisation du projet et de son budget total en vertu de l'article 73 de la *Loi*, et des articles du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*¹⁹, pour les investissements de plus de 25M\$.

Cette situation rappelle, la problématique soulevée dans le cadre du dossier R-3520-2003, en relation avec la sécurisation des réseaux régionaux. La Régie avait alors questionné le Transporteur sur la possibilité d'examiner les investissements pour la sécurisation des réseaux régionaux dans un dossier distinct présenté en vertu de l'article 73 de la *Loi*.²⁰ La Régie soulevait ainsi ses préoccupations :

«Programme de sécurisation du réseau

Dans la mise en oeuvre de son programme de sécurisation du réseau pour faire face à un verglas important, le Transporteur a ébauché un programme de renforcement des réseaux régionaux qui entraînera des investissements de plus de 300 millions sur une période de six ans. Selon la preuve du Transporteur, ce programme regroupe 82 projets de sécurisation de moins de 25 millions identifiés au niveau des réseaux régionaux. Le Transporteur devra justifier l'inclusion de ce programme dans la catégorie « Amélioration de la qualité ». Ainsi, de façon générale, doit-on traiter la demande en entier comme un programme de 300 M\$?»²¹

Le transporteur en réponse à cette préoccupation soumet, les définitions et caractéristiques soumises préalablement par le Distributeur dans le dossier R-3492-

¹⁹ (L.R.Q., c.R-6.01, a.114, 1^{er} al. Par.6° et 2° al. : 2000, c.22,a.51 ;

²⁰ D-2004-87, page 10, lettre de la Régie en date du 17 février 2004;

²¹ Dossier R-3520-2003, lettre de la Régie en date du 17 février 2004, page 2 ;

2002 pour distinguer un projet d'un programme :

Définition et caractéristiques d'un projet d'investissement :

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

Définition et caractéristiques d'un programme :

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

Un programme implique la réalisation simultanée ou successive de plusieurs projets indépendants qui, s'ils ne se réalisent pas tous, ne mettent pas en péril leur apport individuel. En ce sens un programme peut être abandonné ou rééchelonné en cours de route sans risque de perte. »²²

Dans sa décision D-2004 la Régie constate que :

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

Dans son Opinion la Régie ne retient pas les prétentions du Transporteur et exprime ce qui suit :

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

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

Dans le cas des projets de moins de 25 M\$, la demande d'autorisation du Transporteur se fait par catégorie d'investissements. Pour leur part, les projets de

²² Dossier R-3520-2003, Argumentation du Transporteur, aux pages 13 et 14 ;

25 M\$ et plus doivent s'analyser individuellement, minutieusement, tel que l'indique la nature des renseignements exigés aux articles 2 et 3 du Règlement d'application.

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

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

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

En conséquence, la Régie considère que ces 82 composantes sont liées et qu'elles constituent un projet dont elle a la responsabilité de procéder à l'examen préalable en vertu de l'article 73 de la Loi. Elle permet au Transporteur de déposer son projet de sécurisation des réseaux régionaux dans un dossier distinct. Le montant alloué à la catégorie Amélioration de la qualité est donc réduit de 24,2 M\$.²³ (nos soulignés)

UC demande à la Régie de non seulement de refuser les investissements prévus en 2014 pour le remplacement des liaisons hertziennes analogiques par des liaisons hertziennes numériques et la modernisation de liaisons optiques dans l'attente du dépôt d'une demande spécifique pour l'approbation et l'examen par la Régie de chacun de ces projets, mais également de réitérer le principe selon lequel le Transporteur doit déposer un projet pour approbation par la Régie à titre d'investissement de plus de 25M\$ lorsqu'un tel un projet est constitué de composantes liées par leur nature , leur objectif commun et leur interrelation si la mise en place ou l'installation de la somme de ces composantes comportent un coût de plus de 25M\$.

²³ D-2004-87, pages 11 et 12 ;