

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
No : R-4057-2018

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

Hydro-Québec Distribution

(ci-après « Distributeur »)

Demanderesse

- et -

**Groupe de recherche appliquée en
macroécologie**

(ci-après « GRAME »)

Intervenante

CAHIER DE SOURCES DU GRAME

*Demande relative à l'établissement des tarifs d'électricité
pour l'année tarifaire 2019-2020*

ONGLET

Doctrine

(Aucune)

Législation

[Loi sur la Régie de l'énergie](#), RLRQ, c. R-6.01, articles 5 et 73, al. 1, (1^o) **1**

[Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie](#), RLRQ, c. R-6.01, r. 2, article 1, al. 1, (1^o) b) **2**

Jurisprudence

[R-3855-2013, A-0007, D-2014-018](#), Décision de la Régie du 10 février 2014, p. 13 à 20, par. 44 à 73 **3**

[R-3883-2014, A-0006, D-2014-073](#), Décision de la Régie du 7 mai 2014, p. 7 à 11, par. 18 à 45 **4**

Autres sources

- [*Plan d'action en électrification des transports 2015-2020*](#), Gouvernement du Québec, p. 15 5
- [*Politique énergétique 2030*](#), Gouvernement du Québec, p. 42 6
- [*Plan d'action 2017-2020 de la Politique énergétique 2030*](#), Ministère de l'énergie et des ressources naturelles, Gouvernement du Québec, p. 1-2, Orientation 2 : Favoriser la transition énergétique vers une économie à faible empreinte carbone, Action 11 7

Le 18 décembre 2018.



Me Marc Bishai
Michel Bélanger Avocats inc.
Procureur du Groupe de recherche appliquée
en macroécologie (GRAMÉ)

ONGLET 1

LOI SUR LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE**CHAPITRE I
APPLICATION**

1. La présente loi s'applique à la fourniture, au transport et à la distribution d'électricité ainsi qu'à la fourniture, au transport, à la distribution et à l'emmagasinage du gaz naturel livré ou destiné à être livré par canalisation à un consommateur.

Elle s'applique également à toute autre matière énergétique dans la mesure où elle le prévoit.

1996, c. 61, a. 1; 2000, c. 22, a. 1.

- 2.** Dans la présente loi, à moins que le contexte n'indique un sens différent, on entend par:
- «contrat d'approvisionnement en électricité» : contrat intervenu entre le distributeur d'électricité et un fournisseur dans le but de satisfaire les besoins en électricité des marchés québécois;
 - «distributeur d'électricité» : Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité;
 - «distributeur de gaz naturel» : une personne ou une société qui est titulaire d'un droit exclusif de distribution de gaz naturel ou qui exerce ce droit à titre de locataire, fidéicommissaire, liquidateur, syndic ou à quelque autre titre que ce soit;
 - «distributeur de produits pétroliers» : quiconque approvisionne un commerçant au détail de produits pétroliers;
 - «distributeur de vapeur» : quiconque distribue ou fournit, à des fins de chauffage, de la vapeur par canalisation à un consommateur;
 - «emmagasinage» : toute accumulation de gaz naturel dans un réservoir souterrain ou hors terre;
 - «énergie» : l'électricité, le gaz naturel, la vapeur, les produits pétroliers et toute autre forme d'énergie, hydraulique, thermique ou autre;
 - «fournisseur d'électricité» : quiconque étant producteur ou négociant d'électricité fournit de l'électricité;
 - «fourniture d'électricité» : l'électricité mise à la disposition ou vendue au distributeur d'électricité par un fournisseur ou un représentant;
 - «gaz naturel» : le méthane à l'état gazeux ou liquide, à l'exception des gaz de synthèse et des biogaz autres que le gaz naturel renouvelable;
 - «gaz naturel renouvelable» : méthane de source renouvelable ayant les propriétés d'interchangeabilité lui permettant d'être livré par un réseau de distribution de gaz naturel;
 - «produits pétroliers» : tout mélange d'hydrocarbures utilisé comme carburant, mazout ou lubrifiant, à l'exception des gaz liquéfiés;
 - «réseau de distribution d'électricité» : l'ensemble des installations destinées à la distribution d'électricité à partir de la sortie des postes de transformation, y compris les lignes de distribution à des tensions de moins de 44 kV ainsi que tout l'appareillage situé entre ces lignes et les points de raccordement aux installations des consommateurs, et, dans le cas des réseaux autonomes de distribution d'électricité du distributeur d'électricité, l'ensemble des ouvrages, des machines, de l'appareillage et des installations servant à produire, transporter et distribuer l'électricité;

«réseau de distribution de gaz naturel» : l'ensemble des conduits, outillages, mécanismes, structures, gazomètres, compteurs et autres dispositifs et accessoires destinés à la fourniture, au transport ou à la livraison du gaz naturel dans un territoire déterminé à l'exclusion de tous les conduits à gaz installés à l'intérieur, en dessous et à la surface extérieure d'une maison, d'une usine, d'un édifice ou d'un bâtiment d'un consommateur;

«réseau de transport d'électricité» : l'ensemble des installations destinées à transporter l'électricité, y compris les transformateurs élévateurs de tension situés aux sites de production, les lignes de transport à des tensions de 44 kV et plus, les postes de transport et de transformation ainsi que toute autre installation de raccordement entre les sites de production et le réseau de distribution;

«réseau municipal ou privé d'électricité» : un réseau d'électricité régi par la Loi sur les systèmes municipaux et les systèmes privés d'électricité ([chapitre S-41](#));

«transporteur d'électricité» : Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité.

Toute fourniture d'électricité par Hydro-Québec au distributeur d'électricité est réputée constituer un contrat d'approvisionnement. Tout service de transport d'électricité par le transporteur d'électricité avec Hydro-Québec est réputé constituer un contrat de service de transport.

1996, c. 61, a. 2; 2000, c. 22, a. 2; 2006, c. 46, a. 28; 2016, c. 35, a. 2.

2.1. Pour l'application des articles 36 et 44, de la section I du chapitre VI.1, des chapitres VII et VIII et des articles 112 et 114, les réseaux municipaux et privés d'électricité et la Coopérative régionale d'électricité de Saint-Jean-Baptiste de Rouville visée par la Loi sur la Coopérative régionale d'électricité de Saint-Jean-Baptiste de Rouville et abrogeant la Loi pour favoriser l'électrification rurale par l'entremise de coopératives d'électricité (1986, chapitre 21), sont réputés être des distributeurs.

2000, c. 22, a. 3; 2006, c. 46, a. 29.

2.2. Pour l'application des articles 36, 44, 56, du chapitre VIII et de l'article 112, les personnes ou sociétés qui au Québec raffinent, échangent avec un raffineur ou y apportent des produits pétroliers destinés aux marchés québécois sont réputées être des distributeurs.

2001, c. 16, a. 1; 2006, c. 46, a. 30.

3. La présente loi lie le gouvernement, ses ministères et les organismes mandataires de l'État.

1996, c. 61, a. 3; 1999, c. 40, a. 245.

CHAPITRE II

ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DE LA RÉGIE

SECTION I

INSTITUTION

4. Est instituée la «Régie de l'énergie».

1996, c. 61, a. 4.

5. Dans l'exercice de ses fonctions, la Régie assure la conciliation entre l'intérêt public, la protection des consommateurs et un traitement équitable du transporteur d'électricité et des

distributeurs. Elle favorise la satisfaction des besoins énergétiques dans le respect des objectifs des politiques énergétiques du gouvernement et dans une perspective de développement durable et d'équité au plan individuel comme au plan collectif.

1996, c. 61, a. 5; 2000, c. 22, a. 4; 2016, c. 35, a. 3.

6. Le siège de la Régie est situé à l'endroit déterminé par le gouvernement; un avis de l'adresse du siège est publié à la *Gazette officielle du Québec*. La Régie peut avoir des bureaux à tout autre endroit au Québec.

Elle peut siéger à tout endroit au Québec.

1996, c. 61, a. 6.

SECTION II

COMPOSITION

7. La Régie est composée de 12 régisseurs, dont un président et un vice-président, nommés par le gouvernement. Ils exercent leurs fonctions à temps plein.

Le gouvernement peut, lorsque la bonne expédition des affaires le requiert, nommer des régisseurs en surnombre, à temps plein ou à temps partiel.

1996, c. 61, a. 7; 2016, c. 35, a. 4.

8. Le gouvernement peut établir une procédure de sélection des régisseurs et notamment prévoir la constitution d'un comité de sélection.

Un régisseur peut être nommé de nouveau sans qu'il soit nécessaire de suivre la procédure de sélection établie en vertu du présent article.

1996, c. 61, a. 8.

9. Un régisseur ne peut, sous peine de déchéance de sa charge, avoir un intérêt direct ou indirect dans une entreprise susceptible de mettre en conflit son intérêt personnel et les devoirs de sa charge, sauf si un tel intérêt lui échoit par succession ou donation pourvu qu'il y renonce ou en dispose avec diligence.

1996, c. 61, a. 9.

10. La durée du mandat d'un régisseur est de cinq ans.

Toutefois, la durée du mandat des régisseurs nommés en surnombre est soit fixée par l'acte de nomination sans excéder deux ans, soit déterminée par référence à une mission particulière qui y est précisée.

1996, c. 61, a. 10.

11. Le président de la Régie peut permettre à un régisseur de continuer l'étude d'une demande dont il a été saisi et en décider malgré l'expiration de son mandat. Il est alors, pendant la période nécessaire, considéré comme un régisseur nommé en surnombre.

1996, c. 61, a. 11.

71.2. La fourniture d'électricité pour les besoins des marchés québécois, à compter du 1^{er} janvier 2014, ne peut être différée; la fourniture différée avant cette date doit être achetée avant le 28 février 2027 par Hydro-Québec, en tant que distributeur d'électricité.

2015, c. 8, a. 17.

72. À l'exception des réseaux privés d'électricité, tout titulaire d'un droit exclusif de distribution d'électricité ou de gaz naturel doit préparer et soumettre à l'approbation de la Régie, suivant la forme, la teneur et la périodicité fixées par règlement de celle-ci, un plan d'approvisionnement décrivant les caractéristiques des contrats qu'il entend conclure pour satisfaire les besoins des marchés québécois après application des mesures d'efficacité énergétique. Le plan doit tenir compte:

1° des risques découlant de ses choix de sources d'approvisionnement;

2° pour une source particulière d'approvisionnement en électricité, du bloc d'énergie établi par règlement du gouvernement en vertu du paragraphe 2.1° du premier alinéa de l'article 112;

3° pour l'approvisionnement en gaz naturel:

a) de la marge excédentaire de capacité de transport que le titulaire estime nécessaire pour favoriser le développement des activités industrielles, cette marge ne pouvant excéder 10% de la quantité de gaz naturel que ce titulaire prévoit livrer annuellement;

b) de la quantité de gaz naturel renouvelable déterminée par règlement du gouvernement en vertu du paragraphe 4° du premier alinéa de l'article 112.

Pour l'approbation des plans, la Régie tient compte des préoccupations économiques, sociales et environnementales que peut lui indiquer le gouvernement par décret.

1996, c. 61, a. 72; 2000, c. 22, a. 23; 2006, c. 46, a. 41; 2016, c. 35, a. 9.

73. Le transporteur d'électricité, le distributeur d'électricité et les distributeurs de gaz naturel doivent obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas qu'elle fixe par règlement, pour:

1° acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport ou à la distribution;

2° étendre, modifier ou changer l'utilisation de leur réseau de transport ou de distribution;

3° cesser ou interrompre leurs opérations;

4° effectuer une restructuration de leurs activités ayant pour effet d'en soustraire une partie de l'application de la présente loi.

Dans l'examen d'une demande d'autorisation, la Régie tient compte des préoccupations économiques, sociales et environnementales que peut lui indiquer le gouvernement par décret et, dans le cas d'une demande visée au paragraphe 1°, tient compte le cas échéant:

1° des prévisions de vente du distributeur d'électricité ou des distributeurs de gaz naturel et de leur obligation de distribuer;

2° des engagements contractuels des consommateurs du service de transport d'électricité et, le cas échéant, de leurs contributions financières à l'acquisition ou à la construction d'actifs de transport et de la faisabilité économique de ce projet.

La Régie peut autoriser le projet aux conditions qu'elle détermine.

L'obtention d'une autorisation en application du présent article ne dispense pas de demander une autorisation par ailleurs exigée en vertu d'une loi.

1996, c. 61, a. 73; 2000, c. 22, a. 24; 2016, c. 35, a. 10.

73.1. Le transporteur d'électricité doit soumettre à l'approbation de la Régie les exigences techniques de raccordement à son réseau. Si elle le considère utile pour les fins de l'article 85.17, la Régie peut demander à un propriétaire ou exploitant visé à l'article 85.14 de lui soumettre pour approbation les exigences techniques de raccordement à leurs réseaux respectifs.

2000, c. 22, a. 25; 2006, c. 46, a. 42.

74. Le distributeur d'électricité ou tout distributeur de gaz naturel doit soumettre à l'approbation de la Régie leurs programmes commerciaux.

Dans un territoire desservi par un réseau autonome de distribution d'électricité, le distributeur d'électricité peut également soumettre à l'approbation de la Régie des programmes commerciaux visant d'autres formes d'énergie afin d'assurer que les consommateurs de ce territoire bénéficient d'un approvisionnement en énergie leur permettant un traitement équitable par rapport à tout autre consommateur d'électricité distribuée par le distributeur d'électricité pour le chauffage résidentiel et le chauffage de l'eau.

Lorsqu'elle étudie une demande visée au présent article, la Régie doit notamment tenir compte de l'évolution des pratiques commerciales et de la rentabilité des programmes commerciaux en considérant leurs impacts sur les tarifs du distributeur.

1996, c. 61, a. 74; 2000, c. 22, a. 26.

74.1. Afin d'assurer le traitement équitable et impartial des fournisseurs participant à un appel d'offres, le distributeur d'électricité doit établir et soumettre à l'approbation de la Régie, qui doit se prononcer dans les 90 jours, une procédure d'appel d'offres et d'octroi, ainsi qu'un code d'éthique portant sur la gestion des appels d'offres applicables aux contrats d'approvisionnement en électricité requis pour satisfaire les besoins des marchés québécois qui excèdent l'électricité patrimoniale, ou les besoins qui seront satisfaits par un bloc d'énergie déterminé par règlement du gouvernement en vertu du paragraphe 2.1° du premier alinéa de l'article 112.

La procédure d'appel d'offres et d'octroi doit notamment:

1° permettre par la diffusion de l'appel d'offres dans un délai adéquat, la participation de tout fournisseur intéressé;

2° accorder un traitement égal à toutes les sources d'approvisionnement de même qu'à des projets d'efficacité énergétique, à moins que l'appel d'offres ne prévoie que la totalité ou une partie des besoins devront être satisfaits pour une source particulière d'approvisionnement en électricité par un bloc d'énergie déterminé par règlement du gouvernement;

3° favoriser l'octroi des contrats d'approvisionnement sur la base du prix le plus bas pour la quantité d'électricité et les conditions demandées, en tenant compte du coût de transport applicable et, dans le cas où l'appel d'offres prévoit que la totalité ou une partie des besoins devront être satisfaits pour une source particulière d'approvisionnement en électricité par un bloc d'énergie, en tenant compte du prix maximal tel qu'établi par règlement du gouvernement;

ONGLET 2

Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie

Loi sur la Régie de l'énergie

(chapitre R-6.01, a. 114).

1. Une autorisation de la Régie de l'énergie est requise pour:

1° acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport ou à la distribution ainsi que pour étendre, modifier ou changer l'utilisation du réseau de transport ou de distribution dans le cadre d'un projet de:

a) transport d'électricité d'un coût de 25 000 000 \$ et plus;

b) distribution d'électricité d'un coût de 10 000 000 \$ et plus;

c) distribution de gaz naturel d'un coût de 1 500 000 \$ et plus lorsque les livraisons annuelles du distributeur sont de 1 milliard de mètres cubes et plus;

d) distribution de gaz naturel d'un coût de 450 000 \$ et plus lorsque les livraisons annuelles du distributeur sont inférieures à 1 milliard de mètres cubes;

2° cesser ou interrompre les opérations du transporteur ou du distributeur pour des raisons autres que la sécurité publique ou l'exploitation normale d'un réseau;

3° effectuer une restructuration des activités du transporteur ou du distributeur ayant pour effet d'en soustraire une partie de l'application de la Loi.

Une autorisation est également requise pour les projets dont le coût est inférieur aux seuils énoncés au paragraphe 1 du premier alinéa et qui n'ont pas encore été reconnus prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport d'électricité, du réseau de distribution d'électricité ou de gaz naturel en vertu du paragraphe 1 du premier alinéa de l'article 49 de la Loi sur la Régie de l'énergie (chapitre R-6.01).

Le deuxième alinéa ne s'applique pas aux projets de rétablissement du service, ni aux travaux de raccordement demandés au distributeur ou au transporteur après la date de dépôt d'une demande d'autorisation.

D. 970-2001, a. 1 et 6.

2. Toute demande d'autorisation en vertu du premier alinéa de l'article 1, doit être accompagnée des renseignements suivants:

1° les objectifs visés par le projet;

2° la description du projet;

3° la justification du projet en relation avec les objectifs visés;

4° les coûts associés au projet;

5° l'étude de faisabilité économique du projet;

6° la liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois;

7° l'impact sur les tarifs incluant une analyse de sensibilité;

8° l'impact sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité ou de distribution d'électricité ou de gaz naturel;

9° le cas échéant, les autres solutions envisagées, accompagnées des renseignements visés aux paragraphes précédents.

D. 970-2001, a. 2.

3. Une demande d'autorisation pour acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport ou à la distribution doit également être accompagnée des renseignements suivants:

1° selon la nature du projet, la liste des principales normes techniques qui y seront appliquées;

2° le cas échéant, les prévisions de vente attribuables au projet du distributeur d'électricité ou des distributeurs de gaz naturel;

3° le cas échéant, les engagements contractuels des consommateurs du service ainsi que leurs contributions financières.

D. 970-2001, a. 3.

4. Une demande d'autorisation pour étendre, modifier ou changer l'utilisation du réseau de transport ou de distribution ainsi qu'une demande en vertu des paragraphes 2 ou 3 du premier alinéa de l'article 1 doivent être également accompagnées d'une analyse des impacts sur l'application de la Loi, de ses règlements et des ordonnances ou décisions de la Régie.

D. 970-2001, a. 4.

5. Une demande d'autorisation visée au deuxième alinéa de l'article 1 est faite par catégorie d'investissements et doit comporter les informations suivantes:

1° la description synthétique des investissements et de leurs objectifs;

2° les coûts associés à chaque catégorie d'investissements;

3° la justification des investissements en relation avec les objectifs visés;

4° l'impact sur les tarifs;

5° l'impact sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité ou de distribution d'électricité ou de gaz naturel.

D. 970-2001, a. 5.

6. *(Omis).*

D. 970-2001, a. 6.

RÉFÉRENCES

D. 970-2001, 2001 G.O. 2, 6165

ONGLET 3

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2014-018

R-3855-2013

10 février 2014

PRÉSENTE :

Lise Duquette
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

et

Union des Consommateurs
Intervenante

Décision finale

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

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION	4
2.	CADRE RÉGLEMENTAIRE	5
3.	CONTEXTE	5
4.	SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS	7
5.	HISTORIQUE DES INVESTISSEMENTS	8
6.	JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS	9
6.1	Investissements ne générant pas de revenus additionnels.....	9
6.1.1	Maintien des actifs	9
6.1.2	Maintien et amélioration de la qualité du service.....	21
6.1.3	Respect des exigences	22
6.2	Investissements générant des revenus additionnels.....	23
6.2.1	Croissance des besoins de la clientèle	23
7.	IMPACT TARIFAIRE DES INVESTISSEMENTS	25
8.	IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT	27
9.	RÉALLOCATION ENTRE LES CATÉGORIES	28
10.	FRAIS DES INTERVENANTS	28
10.1	Cadre réglementaire et principes applicables.....	28
10.2	Frais octroyés.....	29

1. INTRODUCTION

[1] Le 6 août 2013, 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 2014 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$.

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

[3] Le 15 août 2013, la Régie affiche sur son site internet un avis invitant les personnes intéressées à soumettre une demande d'intervention au plus tard le 5 septembre 2013. Cet avis est également affiché le jour même sur le site internet du Transporteur.

[4] Le 26 septembre 2013, la Régie rend la décision D-2013-158. Par cette dernière, elle accueille la demande d'intervention de l'UC, décide de traiter la demande sur dossier et fixe le calendrier de traitement du dossier.

[5] Le 17 octobre 2013, la Régie et l'UC font parvenir leur demande de renseignements au Transporteur, qui y répond le 1^{er} novembre 2013.

[6] Le 15 novembre 2013, l'UC dépose sa preuve écrite.

[7] Le 6 décembre 2013, le Transporteur dépose son argumentation écrite. L'UC dépose son argumentation le 12 décembre 2013 et le Transporteur y réplique le 20 décembre 2013. La Régie entame son délibéré à cette dernière date.

¹ L.R.Q., c. R-6.01.

² (2001) 133 G.O. II, 6165.

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

[8] 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.

[9] Le second alinéa de l'article 1 du Règlement prévoit que le Transporteur doit obtenir l'autorisation de la Régie lorsque le coût individuel des projets d'investissements est inférieur au seuil de 25 M\$ et qu'ils n'ont pas encore été reconnus prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport d'électricité en vertu de l'article 49 de la Loi.

[10] En vertu de l'article 5 du Règlement, la demande d'autorisation visée au deuxième alinéa de l'article 1 est faite par catégorie d'investissement et le Transporteur doit y inclure :

- la description synthétique des investissements et de leurs objectifs;
- les coûts associés à chaque catégorie d'investissement;
- la justification des investissements en relation avec les objectifs visés;
- l'impact sur les tarifs;
- l'impact sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité.

3. CONTEXTE

[11] 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.

[12] 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.

[13] 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.

[14] Depuis quelques années, le Transporteur met en œuvre 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.

[15] 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 dernière 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.

[16] 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.

[17] Dans sa décision D-2012-012³, la Régie concluait que le bilan présenté par le Transporteur répondait adéquatement à ses attentes. Selon elle, l'application de la Stratégie permettait 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. La Régie y précisait cependant qu'un suivi de l'application de la Stratégie et de ses résultats à chaque demande d'autorisation du budget d'investissements annuel serait nécessaire, compte tenu des montants destinés aux investissements de la catégorie Maintien des actifs qui en découleraient.

³ Dossier R-3778-2011.

4. SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS

[18] Dans le cadre du présent dossier, le Transporteur présente, par catégorie, les investissements qu'il prévoit effectuer en 2014 pour les projets de moins de 25 M\$.

[19] En 2014, le Transporteur prévoit investir 604 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 2014 pour les projets prudemment acquis et utiles en vertu de l'article 164.1 de la Loi ou pour les projets préalablement autorisés.

Tableau 1
Investissements 2014 pour les projets de moins de 25 M\$ (en M\$)

Catégorie d'investissement	Budget
Investissements ne générant pas de revenus additionnels	517
• Maintien des actifs	414
• Maintien et amélioration de la qualité du service	58
• Respect des exigences	45
Investissements générant des revenus additionnels	87
• Croissance des besoins de la clientèle	87
Total	604

Source : Tableau 1, Pièce B-0004, page 7.

[20] Le Transporteur présente les flux monétaires associés aux investissements prévus en 2014⁴. Du montant demandé, un montant de 217 M\$ a trait à la poursuite ou au parachèvement de projets déjà en cours au 30 avril 2013, alors que des flux monétaires de 387 M\$ sont liés à des projets débutant après cette date.

⁴ Pièce B-0004, tableau 3, p. 9.

5. HISTORIQUE DES INVESTISSEMENTS

[21] Le Transporteur présente l'historique des investissements autorisés par la Régie, dans le cadre des demandes annuelles d'investissements dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$, et ceux réalisés au cours des années 2010, 2011 et 2012. Il fournit aussi une estimation, basée sur une prévision au 30 avril 2013, des investissements qui seront réalisés au 31 décembre 2013. Ces données montrent notamment que les investissements réalisés en 2012 ont été inférieurs de 90,5 M\$ au montant autorisé par la Régie et que l'estimation des investissements pour 2013 est inférieure de 73 M\$ au montant autorisé. Le tableau 2 présente l'évolution des investissements annuels, autorisés et réels, et les montants budgétisés en 2014 pour les projets de moins de 25 M\$.

Tableau 2
Historique des investissements (en M\$)

Catégorie	2012		2013				2014
	Autorisé	Réel	Autorisé	Réel au 30 avril	Estimé 8 mois	Total	Budgétisés
Ne générant pas de revenus additionnels	466,8	405,7	530	91	377	469	517
Maintien des actifs	381,7	343,3	423	78	296	374	414
Maintien et amélioration de la qualité du service	52,0	41,1	61	13	45	58	58
Respect des exigences	33,1	21,2	46	0	37	37	45
Générant des revenus additionnels	97,6	68,1	68	14	43	56	87
Croissance des besoins de la clientèle	97,6	68,1	68	14	43	56	87
Total	564,3	473,9	598	105	420	525	604

Source : Tableau 4, Pièce B-0004, page 11.

Note : Les totaux peuvent ne pas correspondre à la somme des montants en raison des arrondis.

[22] Le Transporteur justifie ces écarts principalement par le déplacement d'activités relié au remplacement de transformateurs de courant 735 kV. En effet, à la suite du bris d'un transformateur de courant 735 kV survenu en mars 2012, le Transporteur a estimé nécessaire de procéder de façon urgente au remplacement de tous les transformateurs de courant de modèle IH-765-13 en 2012 et 2013⁵.

[23] Le Transporteur précise que les investissements ainsi reportés devraient se réaliser dès que possible, soit en 2014⁶. Ces travaux sont d'ailleurs intégrés dans la planification des investissements pour l'année 2014.

[24] La Régie est satisfaite des explications du Transporteur quant aux écarts constatés pour les investissements réalisés en 2012 et estimés pour 2013 et reconnaît le caractère imprévu de leur principale cause.

6. JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS

6.1 INVESTISSEMENTS NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS

6.1.1 MAINTIEN DES ACTIFS

[25] Les investissements requis en 2014 dans cette catégorie s'élèvent à 414 M\$ et représentent près de 80 % du budget de 517 M\$ dédié aux investissements ne générant pas de revenus additionnels. Ces investissements se répartissent comme suit :

⁵ Pièce B-0010, p. 6. Une demande à la Régie a été faite à cet égard dans le cadre du dossier R-3804-2012 et autorisée par la Régie dans ses décisions D-2012-075 et D-2012-165.

⁶ Pièce B-0010, p. 5.

Tableau 3
Investissements 2014 en Maintien des actifs (en M\$)

Maintien des actifs	Budget Projets < 25 M\$
Actifs de transport	
Maintien – Appareillage	166
Maintien – Automatismes	65
Maintien – Lignes	57
Autres actifs	
Maintien – Actifs de soutien	67
Maintien – Télécommunications	59
Total	414

Source : Tableau 8, Pièce B-0004, page 15.

[26] L'UC constate que les investissements réalisés de la catégorie Maintien des actifs ont été inférieurs aux investissements autorisés pour chacune des années 2011, 2012 et 2013, pour une différence totale de 98,3 M\$ ou 8 %. L'intervenante constate également que le montant demandé pour 2014 pour les investissements en Maintien des actifs est supérieur de 20,7 % au montant total⁷ pour 2013 (414 M\$ vs 374 M\$).

[27] De plus, l'intervenante souligne que le niveau de risque réel de l'année 2012 est inférieur au niveau de risque simulé pour la même année. L'intervenante en conclut qu'il n'y a pas de relation directe entre le niveau d'investissement et le niveau de risque réel.

[28] Sur la base de ces constats, l'UC recommande à la Régie d'autoriser un montant de 380 M\$ en Maintien des actifs, soit le niveau d'investissement réalisé le plus élevé sur la période 2011-2013.

[29] En réponse à cette recommandation, le Transporteur souligne que les constats de l'intervenante doivent être nuancés, en tenant compte du fait que l'écart des investissements totaux, incluant les investissements supérieurs à 25 M\$, est de 0,5 M\$ sur ces trois années. De plus, le Transporteur rappelle que certains écarts s'expliquent par le remplacement imprévu des transformateurs de courant 735 kV en 2012 et 2013.

⁷ Ce montant est composé d'un montant au 30 avril 2013 (78 M\$) et de 8 mois estimés (296 M\$), tel qu'indiqué au tableau 4 de la pièce B-0004, p. 11.

[30] La Régie ne retient pas la recommandation de l'UC à cet égard. Tel qu'indiqué plus haut dans un contexte plus général, elle juge que les explications du Transporteur aux fins de justifier les écarts sont satisfaisantes.

[31] Par ailleurs, la Régie constate que le Transporteur déposait, dans le cadre des dossiers antérieurs et conformément à la décision D-2006-89⁸, une mise à jour des informations relatives à la banque d'appareillage majeur (BAM), de la banque d'urgence lignes-pylônes et de la banque d'urgence lignes-conducteurs (BUL). Ces informations concernent l'inventaire, la valeur d'acquisition et le détail des ajouts et des retraits.

[32] Dans le cadre du présent dossier, le Transporteur fournit ce tableau à la suite d'une demande de renseignements de la Régie⁹. Il rappelle cependant que dans le cadre de sa réingénierie de la chaîne d'approvisionnement, approuvée par la décision D-2012-059¹⁰, il a établi des quantités d'appareils stratégiques requises. Il précise que ces appareils sont regroupés dans un fonds de roulement (FDR) et qu'ils sont aussi destinés à faire face aux défaillances.

[33] Ainsi, le Transporteur informe que ce FDR, dont il assume le coût de financement, remplace la BAM et la BUL et qu'aucun montant relatif à l'approvisionnement de ces banques n'est demandé dans le présent dossier.

[34] La Régie note qu'aucun montant n'est associé à l'approvisionnement de la BAM et de la BUL dans le cadre du présent dossier. Elle considère cependant que la preuve déposée par le Transporteur dans le cadre du dossier R-3777-2011¹¹ n'explicitait pas que la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement intégrait l'objectif de faire face aux défaillances. La Régie rappelle, par ailleurs, que dans le cadre de la décision D-2011-039¹², elle acceptait un reclassement de 73 M\$ relié à la BAM à la base de tarification.

[35] Par conséquent, la Régie demande au Transporteur d'expliquer, dans le cadre du prochain dossier tarifaire, comment l'objectif visant à faire face aux défaillances

⁸ Décision portant sur la demande d'autorisation du budget d'investissements 2006 pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$. Dossier R-3592-2005.

⁹ Pièce B-0010, p. 8-12.

¹⁰ Dossier R-3777-2011.

¹¹ Dossier R-3777-2011, Pièce B-0015.

¹² Dossier R-3738-2010.

s'inscrit dans le FDR. La Régie demande aussi que le Transporteur y explique comment les montants associés au FDR sont pris en compte dans le coût de service (stock, amortissement).

[36] La Régie demande au Transporteur de déposer, dans le cadre des prochains dossiers d'autorisation des investissements de moins de 25 M\$, la mise à jour des informations relatives à la BAM et à la BUL sous le même format que les tableaux R. 3.1-1 à R.3.1-4 de la pièce B-0010, tant que des quantités y seront associées.

6.1.1.1 Actifs de transport

[37] Le niveau d'investissement requis pour la catégorie « Actifs de transport », soit 288 M\$, résulte principalement de l'application de la Stratégie. Ces investissements visent le maintien des équipements d'appareillage et les ouvrages civils, le maintien des systèmes d'automatismes et le maintien des lignes.

[38] Pour les équipements d'appareillage, dont la majorité ont un profil de vieillissement, le niveau d'investissement 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'investissement 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.

[39] En suivi de la Stratégie et conformément à la décision D-2013-049¹³, le Transporteur dépose les grilles d'analyse du risque pour les équipements d'appareillage (électrique et mécanique) et les ouvrages civils, les équipements d'automatismes et les composants des lignes aériennes¹⁴. Le Transporteur présente aussi le suivi des interventions réalisées en 2012 et estimées en 2013 pour les équipements d'appareillages et les équipements d'automatismes¹⁵ ainsi que l'évolution du taux de risque. Les résultats sur le niveau de risque montrent qu'il évolue selon les prévisions simulées, bien que les données réelles soient inférieures aux prévisions simulées pour 2011 et 2012¹⁶.

¹³ Dossier R-3817-2012.

¹⁴ Pièce B-0004, tableaux 9, 11 et 13, p. 16 à 19.

¹⁵ Pièce B-0004, figures 1 et 2, p. 28-29.

¹⁶ Pièce B-0004, figure 3, p. 30.

[40] Les interventions planifiées en 2014 découlent des travaux antérieurs et consistent principalement à remplacer des équipements considérés à risque ainsi qu'à effectuer des interventions pour des raisons de sécurité et de fiabilité. Le Transporteur prévoit notamment, pour le Maintien des systèmes d'automatismes, remplacer des systèmes de protection et des automatismes locaux par des systèmes de technologie numérique et remplacer des systèmes de commande conventionnels et des systèmes de commande numériques de première génération par des systèmes de technologie numérique de dernière génération.

[41] L'UC recommande à la Régie de demander au Transporteur d'inclure, dans son suivi de la Stratégie, le nombre et le coût total de chaque intervention afin d'apprécier l'importance relative de chaque type d'interventions en termes d'investissements.

[42] Le Transporteur est d'avis que le suivi proposé par l'intervenante n'apporterait pas de bénéfices tangibles et qu'il est à contre-courant des efforts d'efficacité, d'efficience et d'allègement réglementaire.

[43] La Régie ne juge pas opportun de donner suite à la recommandation de l'UC. En effet, la Régie est satisfaite du niveau de détail des informations déposées par le Transporteur en suivi de la Stratégie et le juge conforme à ses décisions D-2012-012 et D-2013-049.

6.1.1.2 Autres actifs

[44] Le niveau d'investissement requis pour la catégorie « Autres actifs », soit 126 M\$, ne découle pas de l'application de la Stratégie. 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. Par exemple, les investissements en télécommunications reposent sur un diagnostic des actifs pour déterminer si les indices de fiabilité, de continuité de service, d'exploitation et de maintenabilité sont respectés. Le Transporteur précise qu'il tient également compte du lien étroit entre les besoins d'évolution des systèmes d'automatismes et ceux du réseau de télécommunications.

[45] Les investissements prévus en 2014 pour le maintien des actifs de soutien, au montant de 67 M\$, consistent principalement à renouveler le matériel roulant, les équipements de laboratoire et les équipements informatiques reliés à la conduite et à l'exploitation du réseau, ainsi qu'à maintenir en état les bâtiments administratifs.

[46] Le niveau des investissements prévus pour le Maintien des actifs de télécommunications est de 59 M\$. Les interventions planifiées en 2014 consistent principalement à remplacer des liaisons hertziennes analogiques par des liaisons hertziennes numériques (23 M\$), à moderniser les liaisons optiques, qui dépassent leur durée de vie, par le déploiement d'équipements de nouvelle génération NG-SONET et à assurer la pérennité des réseaux d'accès par le déploiement d'un réseau de télécommunications de type IP MPLS/VPN (27 M\$), ainsi qu'à remplacer d'autres technologies et composantes du réseau qui ont atteint la fin de leur durée d'utilité (9 M\$).

[47] Le Transporteur prévoyait, dans le cadre des dossiers antérieurs¹⁷, que la majorité des liaisons hertziennes analogiques seraient remplacées en 2013. Questionné par la Régie quant au fait que des investissements de 23 M\$ à cette fin sont prévus dans la présente demande, le Transporteur précise que l'échéancier de 2013 concernait le remplacement de liaisons hertziennes situées dans les grands centres urbains¹⁸. Ainsi, près de 70 % de l'ensemble du réseau hertzien aura été numérisé au 31 décembre 2013.

[48] Toutefois, il prévoit maintenant poursuivre la numérisation des liaisons hertziennes situées dans les axes principaux à l'extérieur des grands centres urbains. Ultimement, le Transporteur vise à numériser à 95 % son réseau hertzien à l'horizon 2017. La hausse des investissements en 2014 s'explique par la disponibilité des ressources, tenant compte de la fin du remplacement des liaisons hertziennes entre le poste Manicouagan, le poste Arnaud, le poste Montagnais et le complexe Manic-5¹⁹.

[49] Considérant que ces investissements pour la numérisation des liaisons hertziennes ainsi que ceux visant la modernisation des liaisons optiques se font depuis plusieurs années et que leur cumulatif dépasse le seuil de 25 M\$, l'UC recommande de ne pas autoriser les investissements demandés pour 2014 pour ces activités et d'indiquer au

¹⁷ Depuis le dossier R-3641-2007.

¹⁸ Pièce B-0010, p. 13-14.

¹⁹ Investissements approuvés par la Régie dans sa décision D-2010-003, relative au dossier R-3716-2009.

Transporteur qu'il devrait déposer une demande conforme à ce que la Loi et le Règlement requièrent pour un investissement de plus de 25 M\$²⁰.

[50] Au soutien de cette recommandation, l'UC fait valoir qu'il reste plus de 25 M\$ à investir dans ces activités. Aux fins d'assurer la conformité à l'article 73 de la Loi et au Règlement, ainsi qu'à la décision D-2004-87²¹ de la Régie, le Transporteur devrait déposer une demande pour un investissement de plus de 25 M\$.

[51] Selon l'UC, en procédant comme le fait présentement le Transporteur, ce dernier inclut, dans sa demande d'approbation annuelle pour les projets de moins de 25 M\$, une partie d'un projet dont la réalisation et le budget total ont été ségrégués en sections²². L'intervenante est d'avis que 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 demandé au Transporteur, dans sa décision D-2004-87, de déposer un dossier distinct en vertu de l'article 73 de la Loi relativement aux investissements liés à la sécurisation des réseaux régionaux, en raison de l'importance des sommes impliquées, de l'objectif commun des composantes de ce projet et de leur interrelation lors de leur conception et de leur optimisation.

[52] Par ailleurs, l'intervenante soumet que le Transporteur devrait fournir, pour la modernisation des liaisons optiques, des informations semblables à celles 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 ladite modernisation²³.

[53] Dans son argumentation, le Transporteur souligne que des investissements à l'égard des actifs du réseau de télécommunications sont présentés dans ses demandes de budget d'autorisation des investissements de moins de 25 M\$ depuis le dossier R-3641-2007. Dans le cadre de ce dernier dossier, le Transporteur indiquait que ses investissements annuels pour les projets de moins de 25 M\$ devraient inclure les investissements relatifs aux actifs de télécommunications. La Régie a autorisé cette façon de faire²⁴.

²⁰ Pièce C-UC-0008, p. 4-5 et 10-12.

²¹ Dossier R-3520-2003.

²² Pièce C-UC-0008, p. 10

²³ Pièce C-UC-0008, p. 5.

²⁴ Pièce B-0014, p. 8.

[54] Le Transporteur ajoute que tout projet dont le coût est égal ou supérieur à 25 M\$ fait et fera l'objet d'une demande d'autorisation distincte auprès de la Régie comme il l'a fait pour le projet de remplacement des liaisons hertziennes entre le poste Manicouagan, le poste Arnaud, le poste Montagnais et le complexe Manic-5²⁵.

[55] Le Transporteur est d'avis que les arguments de nature juridique de l'UC sont soumis à contretemps, contraires à une pratique bien établie conforme au cadre réglementaire et devraient être rejetés *prima facie* car sans assise factuelle ou légale valable. De plus, le Transporteur fait valoir que la Loi et le Règlement ne contiennent pas de définition du terme « projet ». Il ajoute que la Régie, dans sa décision D-2005-142²⁶, considérait comme faisant partie d'un même projet les investissements séparés et échelonnés dans le temps s'ils répondent à un même objectif et que leur pertinence s'apprécie mieux globalement en regard de cet objectif, ou si les premiers investissements deviennent inutiles si les autres ne sont pas réalisés²⁷.

[56] Le Transporteur plaide, par ailleurs, que la pertinence des multiples interventions à l'égard des actifs de télécommunications visées par la présente demande s'évalue annuellement en fonction des projets prévus par la demande. En effet, pour déterminer le niveau d'investissement devant faire l'objet d'interventions, il se base sur une démarche distincte qu'il complète en tenant compte des besoins d'évolution des systèmes d'automatismes. Le Transporteur ajoute que ces investissements sont aussi intimement liés aux projets du réseau de transport d'électricité. Enfin, il précise que le remplacement des liaisons hertziennes consiste en plusieurs interventions ou projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$. Quant aux liaisons optiques, il mentionne que les investissements sont requis pour moderniser différents tronçons, soit à cause du vieillissement des équipements qui ont dépassé leur durée d'utilité, soit pour lui permettre d'intégrer des protections numériques au réseau de transport.

Opinion de la Régie

[57] Selon le Transporteur, retenir les arguments de l'UC, quant au fait qu'une demande d'investissement distincte devrait être déposée à l'égard des liaisons hertziennes et des

²⁵ Dossier R-3716-2009.

²⁶ Dossier R-3560-2005.

²⁷ Pièce B-0014, p. 9.

liaisons optiques, serait contraire à une « [...] *pratique bien établie conforme au cadre réglementaire* »²⁸.

[58] Bien que la cohérence décisionnelle soit un principe établi devant la Régie, il n'en demeure pas moins qu'elle n'est pas soumise au *stare decisis*, soit la règle du précédent, qui veut qu'un tribunal rende des décisions conformes à ses décisions antérieures. La Régie doit plutôt viser le respect de la jurisprudence établie qui, contrairement au *stare decisis* faisant en sorte qu'une seule décision suffit à former une règle de droit, nécessite plutôt plusieurs décisions cohérentes fondant un courant jurisprudentiel. La Régie note également que la Cour suprême précise, dans la décision *Domtar inc.*²⁹, que l'autonomie décisionnelle des tribunaux administratifs a préséance sur l'objectif de cohérence décisionnelle.

[59] Or, la décision D-2008-020³⁰ est la première décision portant notamment sur les investissements relatifs au remplacement des liaisons hertziennes et à la modernisation des liaisons optiques.

[60] Le Transporteur indique que ces investissements ont par la suite été autorisés par les décisions D-2009-013³¹, D-2010-056³², D-2010-138³³, D-2012-012³⁴ et D-2013-049³⁵, soit dans des dossiers d'investissements dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$, et non pas en vertu de l'article 73 de la Loi sous forme de projets d'investissements distincts.

[61] La Régie est d'avis que ces décisions ne créent pas de courant jurisprudentiel la liant quant à la façon d'examiner les investissements futurs en télécommunications. Si tel était le cas, elle n'exercerait pas sa juridiction quant à cet aspect des dossiers.

²⁸ Pièce B-0014, p. 8.

²⁹ *Domtar inc. c. Québec (CALP)*, (1993) 2 S.C.R.

³⁰ Dossier R-3641-2007.

³¹ Dossier R-3670-2008.

³² Dossier R-3707-2009.

³³ Dossier R-3739-2010.

³⁴ Dossier R-3778-2011.

³⁵ Dossier R-3817-2012.

[62] Chaque cas doit être examiné individuellement pour déterminer s'il s'agit d'un projet d'investissement en soi, de plus de 25 M\$, ou encore s'il s'agit d'une série d'investissements individuels qui, cumulés, dépassent le seuil de 25 M\$ prévu au Règlement.

[63] Ainsi, en ce qui a trait à la recommandation de l'UC quant au fait que le Transporteur devrait déposer une demande distincte, en vertu de l'article 73 de la Loi, pour les investissements liés aux remplacements des liaisons hertziennes analogiques et pour la modernisation des liaisons optiques, la Régie est d'avis qu'elle doit l'accueillir.

[64] Tout d'abord, il n'existe pas de définition de « projet » à la Loi ou au Règlement.

[65] Or, un projet d'investissement dont les coûts dépassent le seuil prévu au Règlement doit être examiné individuellement par la Régie. Dans le cadre de l'étude des demandes d'autorisation d'un projet qui ne dépasse pas ce seuil, ces demandes doivent plutôt être examinées par catégorie d'investissements, d'où l'importance d'examiner la notion de « projet », telle qu'interprétée par la Régie.

[66] Dans le cadre de sa décision D-2004-87³⁶, la Régie ne retenait pas la position du Transporteur qui faisait alors une distinction entre « projet » et « programme ». Contrairement à ce dernier, elle qualifiait plutôt de « projet » le programme de sécurisation des réseaux dont les investissements s'échelonnaient sur une période de six années. Elle a alors demandé au Transporteur de déposer distinctement une demande d'autorisation en vertu de l'article 73 de la Loi:

« 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.

[...]

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 ».

[note de bas de page omise]

³⁶ Dossier R-3520-2003.

[67] Aussi, dans sa décision D-2005-142³⁷, la Régie indiquait que :

« [...] *la Régie est d'avis qu'un projet peut être déterminé en regard d'un objectif précis, l'intégration d'une centrale ou d'un parc éolien, par exemple. De façon non limitative, elle considère comme faisant partie d'un même projet les investissements séparés et/ou échelonnés dans le temps s'ils répondent à un même objectif et que leur pertinence s'apprécie mieux globalement en regard de cet objectif ou si les premiers investissements deviennent inutiles si les autres ne sont pas réalisés.*

Par exemple, les investissements nécessaires à l'intégration d'un parc éolien prévue pour une année donnée incluant une ligne et un poste de départ constituent un projet répondant à l'objectif d'intégration de ce parc. Les investissements requis à l'intégration de la centrale Toulmoustouc ont d'ailleurs été présentés à la Régie par le Transporteur sous ce format ».

[nous soulignons]

[note de bas de page omise]

[68] La Régie considère que le remplacement des liaisons hertziennes analogiques par des liaisons hertziennes numériques, même s'il implique des investissements séparés et échelonnés dans le temps, **est un projet individuel puisqu'il remplit un seul et même objectif**, soit la numérisation (à 95 %) du réseau hertzien du Transporteur à l'horizon 2017. Bien que l'investissement pour 2014 soit inférieur à 25 M\$, la Régie juge probable que le seuil de 25 M\$ soit dépassé, considérant qu'il y aura des investissements jusqu'en 2017.

[69] De même, la preuve démontre que le Transporteur, par le déploiement d'équipements de nouvelle génération NG-SONET ainsi que le déploiement d'un réseau de télécommunications de type IP MPLS/VPN, a un projet individuel ayant pour objectif la modernisation des liaisons optiques de son réseau. Seulement pour l'année 2014, le Transporteur requiert l'autorisation d'un investissement de 27 M\$ à cet égard. Il s'agit donc clairement d'un projet qui va au-delà du seuil prévu au Règlement.

³⁷ Dossier R-3560-2005, Motifs.

[70] Le Transporteur estime qu'une évaluation globale de la pertinence des investissements en télécommunications dans le cadre d'un projet individuel n'est pas requise car la pertinence des multiples interventions à l'égard de ces actifs s'évalue annuellement en fonction des projets prévus par la demande d'autorisation du budget des investissements de moins de 25 M\$.

[71] La Régie diffère d'opinion à cet égard. Lorsque le Transporteur vise à s'assurer de la pérennité des actifs de télécommunications essentiels à l'exploitation du réseau de transport d'électricité au moyen d'une modification technologique spécifique, et ce d'autant plus si ce remplacement ou cette implantation doit se dérouler sur plusieurs années, il faut faire une évaluation globale de la pertinence de cette nouvelle technologie. **Il faut en examiner l'objectif, la justification et les coûts de manière globale.** Le raffinement qui peut avoir lieu en cours de projet dans la planification du déploiement des activités du projet ne doit pas constituer un obstacle à la présentation d'un projet individuel sous l'article 73 de la Loi. Ce raffinement quant à la planification annuelle des activités pourra être examiné par la Régie lors de la demande d'inclusion à la base de tarification des mises en service partielles dans le cadre des demandes tarifaires annuelles.

[72] **Le Transporteur insiste sur l'utilité et la nécessité de ces investissements. Lorsque la Régie demande au Transporteur de déposer une demande d'investissement distincte, elle ne se prononce pas sur ces aspects. Elle signifie simplement que le véhicule procédural utilisé pour demander l'autorisation d'un investissement n'est pas adéquat.** Si le Transporteur souhaite faire autoriser ces investissements, il peut, dès à présent, déposer une demande d'investissement distincte à cet effet.

[73] **Par conséquent, la Régie retire les montants associés aux investissements liés au remplacement des liaisons hertziennes et à la modernisation des liaisons optiques du cadre du présent dossier. En ce qui a trait aux autres investissements de cette catégorie, après analyse des renseignements fournis par le Transporteur, la Régie s'en déclare satisfaite et, tenant compte de ce qui précède, autorise, pour 2014, des investissements de 364 M\$ dans la catégorie Maintien des actifs.**

6.1.2 MAINTIEN ET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DU SERVICE

[74] Ces investissements visent la satisfaction de la clientèle, le maintien et l'amélioration de la qualité du service. Pour l'année 2014, ils totalisent 58 M\$ et représentent 11 % du budget de 517 M\$ dédié aux investissements ne générant pas de revenus additionnels.

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

Tableau 4

Investissements 2014 en Maintien et amélioration de la qualité du service (en M\$)

Éléments déclencheurs	Budget Projets < 25 M\$
Comportement du réseau de transport	7
Fiabilité des équipements	11
Continuité de service	19
Qualité de l'onde	6
Durabilité des équipements	8
Recherche et développement	7
Total	58

Source : Tableau 17, pièce B-0004, page 23.

[76] Les investissements en continuité du service sont essentiellement pour ajouter de la redondance par l'addition d'équipements et la mise en place d'outils pour assurer la qualité de service.

[77] Les projets en recherche et développement de 2014 visent à poursuivre le développement d'outils existants, notamment, le développement d'un robot de ligne et d'un véhicule robotisé ainsi que le déploiement d'un nouveau système de mesure de verglas.

[78] Le Transporteur présente 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 équipements³⁸.

[79] La Régie, après analyse des renseignements fournis par le Transporteur, s'en déclare satisfaite et autorise, pour 2014, des investissements de 58 M\$ dans la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service.

6.1.3 RESPECT DES EXIGENCES

[80] 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).

[81] Les investissements requis en 2014 s'élèvent à 45 M\$ et représentent près de 9 % du budget de 517 M\$ des investissements ne générant pas de revenus additionnels. Ils se détaillent comme suit, selon les différentes sources d'exigences :

Tableau 5
Investissements 2014 en Respect des exigences (en M\$)

Sources d'exigences	Budget Projets < 25 M\$
Lois, règlements et avis	8
Engagements contractuels	1
Normes ou encadrements internes	28
Exigences de la NERC	8
Total	45

Source : Tableau 19, pièce B-0004, page 23.

[82] La Régie retient notamment de la preuve que les investissements de 28 M\$ sous la rubrique Normes ou encadrements internes visent l'installation de mises à la terre antivols afin de diminuer les vols de cuivre et assurer la protection du personnel et du public. Ils

³⁸ Pièce B-0004, tableau 18, p. 23.

comprennent aussi des avis de maintenance et une réserve pour des interventions qui pourraient être requises afin de corriger des nuisances perçues par le public, pour des montants respectifs de 17 M\$ et 11 M\$³⁹.

[83] En ce qui a trait aux exigences de la NERC, un montant de 8 M\$ est prévu pour les projets liés aux normes de fiabilité visant la protection des infrastructures critiques. Le Transporteur précise que ce montant est exclusivement lié à des projets relatifs aux normes CIP-003 à CIP-007⁴⁰.

[84] **La Régie, après analyse des renseignements fournis par le Transporteur, s'en déclare satisfaite et autorise, pour 2014, des investissements de 45 M\$ dans la catégorie Respect des exigences.**

6.2 INVESTISSEMENTS GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS

6.2.1 CROISSANCE DES BESOINS DE LA CLIENTÈLE

[85] 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, notamment, à partir des prévisions de charge d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution (le Distributeur) et des dépassements de capacité dans les postes satellites. L'identification des solutions pour l'intégration de puissance résulte des études prévues aux *Tarifs et conditions des services de transport*. 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.

[86] 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.

³⁹ Pièce B-0010, p. 14-15.

⁴⁰ Pièce B-0010, p. 16.

Tableau 6
Prévision des besoins des services de transport à long terme (en MW)

Service de transport	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Charge locale	37 134	37 043	36 935	37 279	37 641	38 038	38 734	39 111	39 451	39 762	40 075
Point à point	4 683	4 675	4 675	4 675	4 965	5 837	5 942	7 104	7 104	7 104	7 104
Total	41 817	41 718	41 610	41 954	42 606	43 875	44 676	46 215	46 555	46 866	47 179

Source : Tableau 21, pièce B-0004, page 26.

[87] Les investissements requis en 2014 en Croissance des besoins de la clientèle s'élèvent à 87 M\$ et se détaillent comme suit :

Tableau 7
Investissements 2014 générant des revenus additionnels (en M\$)

	Budget Projets < 25 M\$
Alimentation de la charge locale	79
Intégration de puissance	8
Total	87

Source : Tableau 22, pièce B-0004, page 27.

[88] Les interventions planifiées en 2014 aux fins de l'alimentation de la charge locale consistent, pour l'essentiel, à ajouter des transformateurs de puissance, notamment dans les postes Berthier, de Glenwood et Marcotte, afin de soulager les dépassements de capacité de ces postes et les postes avoisinants.

[89] Le Transporteur présente les prévisions de dépassement de capacité et les actions prévues⁴¹, représentant des investissements d'environ 61 M\$. Des investissements de 18 M\$ sont requis afin de raccorder des clients du Distributeur.

[90] Par ailleurs, des investissements de 8 M\$ permettront l'intégration d'environ 50 MW de production hydraulique et des centrales de cogénération à la biomasse.

[91] La Régie, après analyse des renseignements fournis par le Transporteur, s'en déclare satisfaite et autorise des investissements de 87 M\$ en 2014 dans la catégorie Croissance des besoins de la clientèle.

⁴¹ Pièce B-0004, annexe 1.

7. IMPACT TARIFAIRE DES INVESTISSEMENTS

[92] Le Transporteur présente, aux tableaux 23, 26 et 27 de sa preuve⁴², l'estimation de l'impact tarifaire des investissements pour la période de 2014 à 2023 pour, respectivement, les investissements ne générant pas de revenus additionnels, les investissements générant des revenus additionnels et l'ensemble des investissements.

[93] L'impact tarifaire des investissements sur les revenus requis est estimé par rapport au tarif de transport de 71,49 \$/kW actuellement en vigueur. Pour établir cet impact, le Transporteur tient compte de l'ensemble des projets d'investissements prévus. Les coûts reliés aux mises en service incluent l'amortissement, le coût en capital, la taxe sur les services publics et les charges d'exploitation.

[94] Pour établir cet impact tarifaire, le Transporteur tient également compte des mises en service antérieures et des nouvelles mises en service. L'impact tarifaire des investissements ne générant pas de revenus additionnels est fonction des besoins de transport, évalués à 41 744 MW pour l'ensemble de la période 2014 à 2023. La moyenne des tarifs annuels pour cette période s'établit à 73,38 \$/kW.

[95] Pour déterminer l'impact tarifaire des investissements générant des revenus additionnels, le Transporteur prend en considération les coûts des mises en service de ces investissements ainsi que l'ensemble des besoins de transport du service d'alimentation de la charge locale et du service de transport de point à point à long terme. Les besoins de transport passent de 41 718 MW en 2014 à 47 179 MW en 2023.

[96] L'impact tarifaire fourni par le Transporteur pour les investissements générant des revenus additionnels indique une tendance à la hausse sur le tarif de transport pour l'ensemble de la période 2014 à 2023. La moyenne des tarifs annuels pour cette période s'établit à 74,22 \$/kW. Comme précisé par le Transporteur dans le cadre du dossier R-3817-2012, cette estimation de l'impact tarifaire ne constitue pas un outil de démonstration de neutralité tarifaire⁴³.

⁴² Pièce B-0004, p. 31 et 33.

⁴³ Décision D-2013-049, par. 20.

[97] En conformité avec la décision D-2013-049 et en complément de cette estimation de l'impact tarifaire des investissements générant des revenus additionnels, le Transporteur présente les mises en service prévues des investissements de 79 M\$ de 2014 pour l'alimentation de la charge locale ainsi qu'une estimation de la contribution requise du Distributeur, pour les projets confirmés, pour l'année 2014.

Tableau 8
Budget des investissements 2014
Mises en service (MES) prévues pour l'Alimentation de la charge locale (en M\$)

Projets	Investissements 2014	MES 2014	MES 2015	MES 2016	MES 2017
Projets confirmés	52	22	30	0	0
Projets à confirmer	27	1	9	8	9
Total	79	23	39	8	9

Note : Le Transporteur estime les MES des investissements des projets à confirmer en se basant sur les tendances historiques des MES des projets antérieurs de même nature.

Source : Tableau 24, pièce B-0004, page 32.

Tableau 9
Budget des investissements 2014
Estimation de la contribution requise du Distributeur pour l'année 2014
Projets confirmés pour l'Alimentation de la charge locale

Projets	Croissance de charge sur 20 ans	Allocation maximale du Transporteur	Demande d'investis- sement pour les projets < 25 M\$ autres que 2014	Présente demande d'investissement pour les projets < 25 M\$ pour 2014 ¹	Coûts totaux	Écart (allocation maximale – coûts totaux)
	MW	M\$	M\$	M\$	M\$	M\$
Projets < 25 M\$	111,5	63,6	16,3	33,1	48,5	16,2
Poste Laurent	23,0	13,1	2,9	9,0	12,0	1,2
Poste de Glenwood	60,8	34,7	3,2	12,5	15,7	19,1
Poste Berthier	25,2	14,4	9,2	10,0	10,2	-4,8
Autres < 5 M\$	2,4	1,4	0,0	1,6	1,6	-0,3

1. Mise en service 2014 pour les projets confirmés du tableau 8 de la pièce B-0004, page 15.

Source : Tableau 25, pièce B-0004, page 32.

[98] Enfin, la moyenne globale des tarifs annuels pour l'ensemble des mises en service prévues s'établit à 76,00 \$/kW.

[99] **La Régie prend acte de l'estimation des impacts tarifaires fournie par le Transporteur pour la période précitée et du complément d'information déposé en conformité avec sa décision D-2013-049.**

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

[100] Le Transporteur maintient la démarche de planification de ses investissements entreprise depuis plusieurs années. Il priorise la fiabilité du réseau de transport d'électricité ainsi que le maintien et l'amélioration de la continuité du service.

[101] 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.

[102] 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 les impacts possibles de défaillances d'équipements sur le réseau. 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.

[103] **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.**

9. RÉALLOCATION ENTRE LES CATÉGORIES

[104] 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 autorisés pour l'ensemble des catégories.

[105] Il est possible que des événements imprévus viennent modifier la planification des projets d'investissements. À des fins d'allègement réglementaire, la **Régie autorise le Transporteur à réallouer jusqu'à 25 M\$ entre les catégories d'investissements, soit moins de 5 % des investissements visés par la présente demande, sans toutefois excéder le montant total des investissements autorisés par la présente décision pour l'ensemble des catégories.**

10. FRAIS DES INTERVENANTS

10.1 CADRE RÉGLEMENTAIRE ET PRINCIPES APPLICABLES

[106] 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.

[107] Le *Guide de paiement des frais des intervenants 2012*⁴⁴ (le Guide) ainsi que le *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*⁴⁵ 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.

[108] La Régie a reçu la demande de remboursement de frais de l'UC le 8 janvier 2014. Cette dernière réclame un remboursement de la somme de 16 542,09 \$.

⁴⁴ <http://www.regie-energie.qc.ca/>.

⁴⁵ (2006) 138 G.O. II, 2279.

[109] Au présent dossier, la Régie constate que la totalité des frais réclamés par l'intervenante sont admissibles en fonction des critères du Guide.

[110] La Régie analyse donc le caractère nécessaire et raisonnable des frais réclamés ainsi que l'utilité de la participation de l'UC dans le contexte du présent dossier.

10.2 FRAIS OCTROYÉS

[111] L'intervenante souligne que les montants réclamés sont nettement inférieurs aux montants prévus au budget de participation. Elle allègue que sa participation au présent dossier a été pertinente et utile aux délibérations de la Régie et que les montants réclamés sont raisonnables et justifiés dans les circonstances.

[112] Le Transporteur n'a soumis aucun commentaire sur la demande de remboursement de frais de l'UC.

[113] 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 octroie la totalité des frais réclamés, soit la somme de 16 542,09 \$. En conséquence, la Régie ordonne au Transporteur de payer l'intervenante, dans un délai de 30 jours, le montant octroyé par la présente décision.

[114] **Pour ces motifs,**

LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE :

ACCUEILLE PARTIELLEMENT la demande du Transporteur;

AUTORISE des investissements de 554 millions de dollars en 2014 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$, selon les catégories suivantes :

- Maintien des actifs 364 M\$
- Maintien et amélioration de la qualité du service 58 M\$

- Respect des exigences 45 M\$
- Croissance des besoins de la clientèle 87 M\$

PERMET au Transporteur de réallouer jusqu'à 25 M\$ entre les catégories d'investissement, 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 à l'UC les frais présentés à la section 10.2;

ORDONNE au Transporteur de payer à l'UC, dans un délai de 30 jours, le montant octroyé par la présente décision.

Lise Duquette

Régisseur

Représentants :

Hydro-Québec représentée par M^e Yves Fréchette;

Union des consommateurs (UC) représentée par M^e Hélène Sicard.

ONGLET 4

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2014-073	R-3883-2014 Phase 1	7 mai 2014
------------	------------------------	------------

PRÉSENTE :

Françoise Gagnon
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

et

Union des consommateurs

Décision partielle

Demande du Transporteur pour des projets liés au maintien des actifs de télécommunications – Remplacement des liaisons hertziennes analogiques par des liaisons hertziennes numériques et modernisation des liaisons optiques

1. DEMANDE

[1] Le 1^{er} avril 2014, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose auprès de la Régie de l'énergie (la Régie) une demande en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi) afin d'obtenir l'autorisation de construire et d'acquérir les immeubles et les actifs requis pour les projets liés au maintien de certains de ses actifs de télécommunications (la Demande).

[2] Le coût total de la Demande s'élève à 50 M\$ pour l'année 2014, et s'inscrit dans la catégorie d'investissement « maintien des actifs ». Cette somme inclut 23 M\$ pour la numérisation des liaisons hertziennes, et 27 M\$ pour la modernisation des liaisons optiques.

[3] Le 10 avril 2014, la Régie publie sur son site internet un avis indiquant qu'elle traitera la demande en deux phases. La phase 1 a trait à l'autorisation des projets d'investissement pour l'année 2014. La phase 2, devant faire l'objet d'une preuve déposée ultérieurement, porte quant à elle sur l'ensemble des projets de numérisation de liaisons hertziennes analogiques, le déploiement des liaisons optiques NG-SONET et la mise en place du réseau IP MPLS/VPN à l'horizon 2017 (le Projet). La Régie demande également au Transporteur de publier cet avis sur son site internet.

[4] Dans ce même avis, la Régie convoque le Transporteur et les personnes intéressées à une séance de travail le 23 avril 2014. Elle invite les personnes intéressées à déposer des observations écrites, au plus tard le 25 avril 2014, et le Transporteur à y répondre au plus tard le 28 avril 2014.

[5] Le 22 avril 2014, l'Union des consommateurs (UC) manifeste à la Régie son intention de participer à la séance de travail et dépose ses commentaires préliminaires sur la phase 1.

[6] Le 23 avril 2014, la Régie tient une séance de travail avec le Transporteur, à laquelle l'UC assiste. Lors de cette séance, le Transporteur prend deux engagements auprès de la Régie afin de lui fournir les précisions qu'elle requiert pour la phase 1. Le 24 avril 2014, le Transporteur donne suite à l'engagement n° 1.

¹ RLRQ, c. R-6.01.

[7] Le 25 avril 2014, l'UC dépose ses observations finales sur la phase 1.

[8] Le 29 avril 2014, le Transporteur dépose sa réponse aux observations préliminaires et finales de l'UC et donne également suite à l'engagement n° 2 demandé par la Régie.

[9] Le même jour, la Régie entame son délibéré sur la phase 1 du présent dossier. Elle examinera ultérieurement la phase 2, sur présentation de la preuve à cet égard.

[10] Cette décision porte sur la phase 1 du présent dossier.

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

[11] Le 2 août 2013, le Transporteur dépose sa demande afin d'obtenir l'autorisation requise relative au budget des investissements 2014 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$. Cette demande, au montant de 59 M\$, est liée à des projets de maintien des actifs de télécommunications².

[12] Le 10 février 2014, la Régie rend sa décision D-2014-018³ dans laquelle elle indique que le remplacement des liaisons hertziennes analogiques par des liaisons hertziennes numériques, même si cela implique des investissements séparés et échelonnés dans le temps, constitue un projet individuel puisqu'il rencontre un seul et même objectif, soit la numérisation du réseau hertzien du Transporteur à l'horizon 2017.

[13] Dans cette même décision, la Régie mentionne que le déploiement d'équipements NG-SONET et d'un réseau de télécommunications de type IP MPLS/VPN constitue un projet individuel ayant pour objectif la modernisation des liaisons optiques du réseau de transport. Elle souligne que, pour la seule année 2014, le Transporteur requiert l'autorisation d'un investissement de 27 M\$ à cet égard, soit un montant excédant le seuil prévu au *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*⁴ (le Règlement).

² Dossier R-3855-2013, pièce B-0004, p. 21 et 22.

³ Dossier R-3855-2013.

⁴ (2001) 133 G.O. II, 6165.

[14] La Régie retire ainsi du budget qu'elle a autorisé pour 2014, les montants associés aux investissements liés au remplacement des liaisons hertziennes analogiques et à la modernisation des liaisons optiques. La Régie précise qu'elle ne se prononce pas sur l'utilité et la nécessité des investissements concernés. Elle indique au Transporteur que le véhicule procédural alors utilisé n'est pas adéquat et que s'il veut faire autoriser ces investissements, il peut déposer une demande d'investissement distincte à cet effet⁵.

[15] Le 1^{er} avril 2014, le Transporteur donne suite à la décision D-2014-018 de la Régie et présente sa Demande en vertu de l'article 73 de la Loi et du Règlement.

3. DEMANDE D'AUTORISATION ET DE TRAITEMENT PRIORITAIRE

[16] Le Transporteur demande à la Régie une autorisation et un traitement prioritaire afin de réaliser les investissements et les travaux afférents à la Demande, tels que reproduits au tableau 1.

TABLEAU 1
COÛTS DES TRAVAUX DES PROJETS EN 2014
MAINTIEN DES ACTIFS DE TÉLÉCOMMUNICATIONS
(en millions de dollars de réalisation)

	En cours au 30 avril 2013	Amorcés après le 30 avril 2013	Total
Modernisation de liaisons hertziennes	11	12	23
Modernisation de liaisons optiques	9	18	27
A. Déploiement d'équipements NG-SONET	9	7	
B. Mise en place du réseau IP MPLS/VPN	0	11	
	20	30	50

Source : pièce B-0002, p. 9.

⁵ Décision D-2014-018, par. 72.

[17] Le Transporteur indique dans la Demande que le traitement prioritaire en mode accéléré est requis, parce que :

- les investissements de 20 M\$ correspondent à des projets en cours au 30 avril 2013 et déjà autorisés par des décisions antérieures de la Régie;
- les investissements de 30 M\$ correspondent à des projets amorcés après le 30 avril 2013;
- les matériaux pour ces projets ont déjà été acquis et sont prêts à être installés sur le réseau de transport en 2014;
- les projets visent des équipes de travailleurs, des fournisseurs et des sous-traitants qui sont respectivement déjà mobilisés ou sous contrat pour 2014;
- les mois de mai à octobre 2014 constituent des plages d'intervention privilégiées, car, d'une part, les projets visés font l'objet d'une planification et s'insèrent dans le cadre d'autres travaux de plus grande envergure et, d'autre part, la charge de travail est plus faible et le réseau de transport plus disponible sur cette période pour la réalisation des projets en cause.

4. OBSERVATIONS ÉCRITES

[18] L'UC indique que la demande constitue dans les faits une demande de révision de la décision D-2014-018. Selon l'UC, le Transporteur présente une demande en vertu de l'article 73 de la Loi qui est, à toutes fins pratiques, identique à celle présentée dans le cadre du dossier R-3855-2013. Le Transporteur a eu, dans le cadre de ce précédent dossier, toute l'opportunité de faire valoir ses arguments et représentations sur ces investissements. Or, la Régie a plutôt reconnu, dans la décision D-2014-018, le bien-fondé des représentations de l'UC et la nécessité pour le Transporteur de soumettre sa demande dans le contexte requis par l'article 73 de la Loi et les exigences prévues par le Règlement pour les investissements de plus de 25 M\$.

[19] Dans le présent dossier, l'UC fait valoir que si, de bonne foi, le Transporteur ne visait pas une révision de la décision D-2014-018, il fait défaut de la respecter puisque sa Demande ne porte que sur une partie de ses projets, l'année 2014 seulement, alors que le Projet doit s'étendre sur plusieurs années. L'UC soutient que le Transporteur ne dépose en

preuve aucun des renseignements requis en vertu du Règlement pour les projets de plus de 25 M\$. Selon l'UC, s'il veut maintenir sa Demande, le Transporteur doit la compléter.

[20] Eu égard à l'urgence d'agir, l'UC plaide que **la Régie ne pourrait, selon la preuve soumise, autoriser ces investissements à la pièce, sans avoir étudié et autorisé les projets dans leur ensemble.** Toutefois, si l'urgence et la pertinence d'agir est établie, l'UC suggère que la Régie énonce clairement qu'une telle décision ne constitue pas une autorisation des projets. De plus, la Régie pourrait autoriser la création d'un compte d'écart hors base. Les sommes ainsi comptabilisées pourraient être sujettes à un examen quant à leur caractère nécessaire et prudent dans le cadre de l'étude complète des projets, en phase 2, selon l'article 73 de la Loi.

[21] Le 25 avril 2014, l'UC transmet ses observations finales à la Régie tout en maintenant ses observations préliminaires. Selon elle, les informations soumises lors de la séance de travail ne répondent pas aux exigences des articles 1 et 2 du Règlement.

[22] L'UC indique en outre que les projets présentés sous l'article 73 de la Loi, le sont à la suite d'un avant-projet avec une précision correspondante. **Il est donc possible pour le Transporteur de réaliser des avant-projets avant l'autorisation de la Régie et de réclamer ces coûts par la suite, lors de la demande d'autorisation du projet en vertu de l'article 73 de la Loi. Selon l'UC, cette démarche devrait s'appliquer aux projets dans le cas présent.**

[23] L'UC maintient donc sa recommandation de refuser la Demande et réitère sa proposition d'autoriser la création d'un compte d'écart hors base.

[24] Dans sa réplique aux observations, le Transporteur souligne que, contrairement à ce que prétend l'UC, sa demande d'autorisation du 1^{er} avril 2014 ne constitue pas une demande de révision de la décision D-2014-018, mais lui donne au contraire suite. Le Transporteur rappelle que la Régie ne se prononce pas sur l'utilité et la nécessité des investissements, mais lui signifie simplement que le véhicule procédural utilisé n'était pas adéquat.

[25] Le Transporteur indique qu'il s'est acquitté des exigences exprimées par la Régie dans l'avis aux personnes intéressées. Le 23 avril 2014, la séance de travail a eu lieu en présence des représentants du Transporteur, de la Régie et de l'UC. Les représentants du Transporteur ont fourni des renseignements détaillés lors de la présentation sur la

Demande⁶. Ces renseignements, ainsi que les réponses aux questions, correspondent à ce qui est prévu aux alinéas 1 à 4 de l'article 2 du Règlement. Ils ont également répondu aux nombreuses questions du personnel de la Régie et des représentants de l'UC.

[26] Le Transporteur soutient que la demande d'autorisation prioritaire pour les investissements requis dans la Demande reflète les limites imposées par la nécessité de poursuivre ou parachever des projets en cours. L'urgence d'agir ressort clairement à la fois de la Demande, de la présentation lors de la séance de travail et des explications qui y ont été fournies.

[27] Le Transporteur plaide que sa présentation a porté sur la totalité des sujets inscrits à l'ordre du jour publié par la Régie, et que cette dernière n'a noté aucune lacune dans le traitement de ces sujets lors de la séance de travail, hormis les engagements demandés. De plus, la Régie n'a pas jugé opportun d'inclure à cet ordre du jour d'autres renseignements prévus au Règlement. Le Transporteur prévoit que les demandes d'autorisation individuelles les comprendront. Il entend déployer tous les efforts nécessaires en vue de déposer ces demandes individuelles en juin 2014.

[28] Le Transporteur plaide enfin que la Régie est en mesure de rendre une décision sur la Demande, présentée non seulement en vertu de l'article 73 de la Loi, mais également en vertu des articles 31 (5°) et 34 de cette dernière. Le Transporteur rappelle que l'article 31 (5°) prévoit la compétence exclusive de la Régie pour « *décider de toute autre demande soumise en vertu de la présente loi* », alors que l'article 34 lui permet de « *décider en partie seulement d'une demande* » et de « *rendre toute décision ou ordonnance qu'elle estime propre à sauvegarder les droits des personnes concernées* », ce qui est le cas de la Demande.

5. CADRE RÉGLEMENTAIRE

[29] La Régie rappelle qu'en vertu de l'article 73 de la Loi, le Transporteur doit obtenir l'autorisation de la Régie, aux conditions et dans les cas prévus au Règlement.

⁶ Pièce B-0006.

[30] En vertu du sous-paragraphe 1° a) du premier alinéa de l'article 1 du Règlement, le Transporteur doit obtenir une autorisation spécifique de la Régie pour acquérir, construire ou disposer des immeubles ou des actifs destinés au transport d'électricité et dont le coût est de 25 M\$ et plus.

[31] L'analyse par la Régie d'une demande sous l'article 73 de la Loi porte sur l'examen des informations requises par l'article 2 du Règlement :

- les objectifs visés par le projet;
- la description du projet;
- la justification du projet en relation avec les objectifs visés;
- les coûts associés au projet;
- l'étude de faisabilité économique du projet;
- la liste des autorisations exigées en vertu d'autres lois;
- l'impact sur les tarifs, incluant une analyse de sensibilité;
- l'impact sur la fiabilité du réseau de transport d'électricité et sur la qualité de prestation du service de transport d'électricité;
- le cas échéant, les autres solutions envisagées, accompagnées des renseignements visés aux paragraphes précédents.

[32] La Régie constate qu'en déposant le présent dossier, le Transporteur a opté pour le véhicule règlementaire approprié, soit une demande d'autorisation en vertu de l'article 73 de la Loi.

[33] Toutefois, compte tenu du contexte dans lequel s'inscrit la Demande, la Régie n'est pas en mesure à ce stade-ci, considérant la preuve déposée, de l'examiner sur la base de l'ensemble des informations requises par l'article 2 du Règlement.

6. OPINION DE LA RÉGIE

[34] Dans sa décision D-2014-018, la Régie indiquait au Transporteur que le véhicule procédural utilisé n'était pas adéquat et que si le Transporteur voulait faire autoriser ces

investissements, il pouvait déposer une demande d'investissement distincte à cet effet⁷. Dans le présent dossier, la Régie constate qu'en déposant la Demande, le Transporteur a opté pour le véhicule règlementaire approprié, soit une demande d'autorisation en vertu de l'article 73 de la Loi.

Caractère urgent de la demande

[35] La Régie comprend de la preuve du Transporteur que ce dernier dispose d'un temps limité pour la réalisation des travaux liés à la Demande, soit une période allant de mai à octobre 2014. De ce fait, le Transporteur doit procéder promptement aux travaux pour des fins de sécurité et afin de maintenir l'exploitation fiable du réseau.

[36] En examinant la preuve au dossier, la Régie est d'avis que les motifs invoqués par le Transporteur justifient l'urgence d'effectuer et de compléter les travaux avant que les conditions d'exploitation obligent leurs reports à l'année prochaine, ce qui perturberait le réseau en période de pointe.

[37] **Considérant les dispositions contenues aux articles 31 (5°) et 34 de la Loi, la Régie rappelle qu'elle peut décider en tout ou en partie d'une demande afin de sauvegarder les droits des personnes concernées.**

[38] La Régie précise que **la présente décision est partielle, en ce qu'elle ne vise que les montants nécessaires pour effectuer les travaux décrits dans la Demande. Elle ne constitue pas une approbation implicite des modalités des travaux** associés aux projets de la Demande, sur lesquels la Régie se prononcera ultérieurement, à la suite du dépôt de la preuve documentaire supplémentaire à venir dans le cadre de la phase 2. Cette autorisation partielle ne dispense pas le Transporteur de justifier le caractère prudent des travaux.

Observations de l'UC

[39] Contrairement aux prétentions de l'UC, la Régie est d'avis que la façon de procéder du Transporteur ne constitue pas une demande de révision de la décision D-2014-018. En effet, cette décision retirait, de l'enveloppe demandée, les montants de 2014 associés aux investissements liés au remplacement des liaisons hertziennes et à la

⁷ Décision D-2014-018, par. 72.

modernisation des liaisons optiques demandés et indiquait au Transporteur que le véhicule procédural devait être la présentation d'un projet individuel sous l'article 73 de la Loi.

[40] Dans les circonstances particulières de la présente Demande, la Régie constate que le Transporteur soumet pour autorisation l'ensemble des investissements concernés pour l'année 2014, en conformité avec la décision D-2014-018. La Demande constitue la façon la plus raisonnable de traiter l'examen de ces investissements, en tenant compte de l'urgence d'agir, mais sans égard à l'utilité et la nécessité de ces investissements.

[41] De même, compte tenu de l'examen à venir des investissements requis en phase 2, la Régie ne juge pas opportun de retenir la proposition de l'UC relativement à la création d'un compte d'écart hors base pour le traitement intérimaire des flux d'investissements liés à la Demande jusqu'à la conclusion de la phase 2.

Phase 1 de la demande

[42] Compte tenu des circonstances prévalant dans le cadre de la phase 1, la Régie juge que la Demande telle que présentée par le Transporteur et son examen lors de la séance de travail constitue une preuve suffisamment étayée pour démontrer le caractère urgent des travaux. La réalisation de ces travaux est requise afin d'assurer la sécurité et l'exploitation fiable du réseau.

[43] **De ce fait, la Régie autorise les investissements et les travaux à effectuer sur le réseau de télécommunication prévus pour l'année 2014, au montant de 50 M\$.**

[44] Toutefois, bien que la Régie soit satisfaite des informations soumises par le Transporteur à ce stade-ci, cela ne le dispense pas de compléter la phase 2 du présent dossier. Afin de pouvoir examiner adéquatement l'utilité et la nécessité du Projet, elle lui ordonne de déposer la preuve à cet égard, et conformément à l'article 73 de la Loi et au Règlement, **avant le 30 juin 2014.**

[45] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

ACCORDE au Transporteur l'autorisation partielle de construire et d'acquérir les immeubles et les actifs requis pour les projets liés au maintien des actifs de télécommunications, soit le remplacement des liaisons hertziennes analogiques par des liaisons hertziennes numériques et la modernisation des liaisons optiques, conformément à la preuve soumise à l'appui de la présente demande pour un montant de 50 M\$ en 2014 tels que décrits à la section 3 de la présente décision, le Transporteur ne pouvant apporter sans autorisation préalable de la Régie aucune modification au projet qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable les coûts ou la rentabilité;

ORDONNE au Transporteur de déposer à la Régie, **avant le 30 juin 2014**, l'ensemble des renseignements requis pour la phase 2 du dossier et exigés par le Règlement;

RÉSERVE sa décision sur l'autorisation finale des investissements et travaux prévus sur le réseau de télécommunication en phase 2.

Françoise Gagnon

Régisseur

Représentants :

Hydro-Québec représentée par M^e Yves Fréchette;

Union des consommateurs (UC) représentée par M^e Hélène Sicard.

ONGLET 5



PROPULSER LE QUÉBEC PAR L'ÉLECTRICITÉ

Plan d'action en électrification des transports
2015 > 2020

VERSION WEB



Cette publication a été réalisée par la Direction de la planification et éditée par la Direction des communications du ministère des Transports du Québec.

Le contenu de cette publication se trouve sur le [site Web portant sur l'électrification des transports](http://TransportsElectriques.gouv.qc.ca) à l'adresse suivante : **TransportsElectriques.gouv.qc.ca**.

Pour obtenir des renseignements, on peut:

- > composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- > consulter le [site Web portant sur l'électrification des transports](http://TransportsElectriques.gouv.qc.ca) au **TransportsElectriques.gouv.qc.ca**
- > écrire à l'adresse suivante:
Direction des communications
Ministère des Transports du Québec
700, boul. René-Lévesque Est, 27^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports du Québec, 2015
ISBN 978-2-550-73271-6 (imprimé)
ISBN 978-2-550-73272-3 (PDF)
Dépôt légal – 2015
Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Photos couverture : 1. Hydro-Québec
2. Hydro-Québec 3. Agence métropolitaine de transport 4. Nova Bus
5. Hydro-Québec 6. Société de transport de Montréal

Tous droits réservés. Reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

DE FAÇON
PLUS
PRÉCISE,
IL VISE

LES CIBLES
SUIVANTES
POUR 2020



Atteindre un nombre
de **100 000 véhicules**
électriques et hybrides
rechargeables immatriculés
au Québec.

Réduire de **150 000 tonnes**
les émissions annuelles de GES
produites par les transports.

Réduire de **66 millions**
le nombre de litres de carburant
consommés annuellement
au Québec.

Compter **5 000 emplois**
dans la filière des véhicules
électriques et avoir entraîné
des investissements d'un montant
total de **500 millions**
de dollars.

L'atteinte de ces cibles, qui sont déjà très ambitieuses, constitue une étape vers une cible encore plus élevée de 300 000 véhicules électriques en 2026.

Plusieurs facteurs externes viennent influencer l'atteinte de la cible de 100 000 véhicules électriques, tels que le prix de l'essence ainsi que l'offre et le coût des véhicules. Le gouvernement opte par conséquent pour la mise en place d'une approche concertée et d'actions structurantes afin d'accroître le nombre de véhicules à zéro émission (VZE). L'alliance stratégique entre le Québec et ses différents partenaires dans le dossier de la lutte contre les changements climatiques permettra aussi d'adopter une approche commune et cohérente afin de faciliter la transition vers une économie plus sobre en carbone. Cette approche pourrait éventuellement se traduire par l'adoption d'une norme VZE.

ONGLET 6

POLITIQUE ÉNERGÉTIQUE

L'ÉNERGIE des QUÉBÉCOIS

Source de croissance

ENSEMBLE  
on fait avancer le Québec

Québec 

Dépôt légal

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2016

Bibliothèque et Archives Canada, 2016

ISBN 978-2-550-75053-6 (version imprimée)

ISBN 978-2-550-75054-3 (version PDF)

© Gouvernement du Québec, 2016

Photos de la couverture

Gauche et centre : Hydro-Québec

Droite : Parcs éoliens de la Seigneurie de Beauré

Donner l'exemple en matière de consommation d'énergie

Le gouvernement, qui demande la participation des citoyens et des entreprises du Québec pour mettre la politique énergétique en œuvre, se doit de donner l'exemple en prenant des engagements relatifs aux immeubles et aux véhicules dont il a la responsabilité. Pour la période allant de 2016 à 2030, le gouvernement entend :

- ▶ appliquer des mesures d'efficacité énergétique sur au moins 5 % de la surface totale des bâtiments publics chaque année;
- ▶ réduire de 15 % la consommation unitaire d'énergie dans les bâtiments publics par rapport à 2012;
- ▶ favoriser l'installation de systèmes géothermiques pour le chauffage et la climatisation dans les bâtiments publics;
- ▶ réduire de 50 % la consommation unitaire d'énergie (L/100 km) de sa flotte de véhicules légers par rapport à 2012;
- ▶ intégrer 1 000 véhicules électriques ou hybrides à sa flotte d'ici à 2020;
- ▶ demander à Hydro-Québec de favoriser le remplacement de ses véhicules actuels au terme de leur vie utile par des véhicules de capacité équivalente fonctionnant en totalité ou en partie à l'électricité.

SÉPAQ : des investissements qui rapportent!

Afin de réduire sa dépendance aux énergies fossiles, la Société des établissements de plein air du Québec (SÉPAQ) investit dans la mise aux normes de ses équipements et de ses systèmes de chauffage périmés. Ces investissements permettront, à terme, de remplacer ses systèmes d'énergie au mazout par des systèmes hybrides, moins dommageables pour l'environnement, réduisant ainsi de 818 tonnes annuellement ses émissions de GES et de 1 670 000 kWh sa consommation d'électricité.

CSSS de la Pointe-de-l'Île : des innovations payantes!

Le Centre de santé et des services sociaux (CSSS) de la Pointe-de-l'Île, qui fait partie du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de l'Est-de-l'Île-de-Montréal, a investi 4,4 M\$ dans un projet visant à implanter une série de mesures d'efficacité énergétique dans six de ses bâtiments (géothermie, récupération de chaleur, hottes de cuisine, éclairage, etc.). Il en récolte aujourd'hui les bénéfices puisqu'en plus d'avoir rajeuni ses équipements, il obtient des économies de 350 000 \$ par année et des économies d'énergie de l'ordre de 29 %. Les émissions annuelles de GES ont été diminuées de 975 t éq. CO₂, soit l'équivalent du retrait d'environ 280 véhicules de nos routes durant une année.

Photo : CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal

ONGLET 7

PLAN D'ACTION DE LA POLITIQUE ÉNERGÉTIQUE 2030

FAIRE DU QUÉBEC, À L'HORIZON 2030, UN CHEF DE FILE NORD-AMÉRICAIN DANS LES DOMAINES DE L'ÉNERGIE RENOUVELABLE ET DE L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE ET BÂTIR UNE ÉCONOMIE NOUVELLE, FORTE ET À FAIBLE EMPREINTE CARBONE

CIBLES (2030) :

- Améliorer de 15 % l'efficacité avec laquelle l'énergie est utilisée
- Réduire de 40 % la quantité de produits pétroliers consommés
- Éliminer l'utilisation du charbon thermique
- Augmenter de 25 % la production totale d'énergies renouvelables
- Augmenter de 50 % la production de bioénergie

Thème	Objectif	Action	Indicateur	Cible (échéance)	Porteur (Collaborateur)
Orientation 1 : Assurer une gouvernance intégrée de la transition énergétique					
	Améliorer la cohérence, la complémentarité et l'efficacité de toutes les interventions gouvernementales ainsi que de celles des distributeurs d'énergie	1. Créer Transition énergétique Québec (TEQ)	Création de TEQ	1 ^{er} avril 2017 (réalisée)	MERN (MDELCC, MESI, MTMDET, MAPAQ, MAMOT)
		2. Établir les domaines prioritaires en innovation énergétique	Dépôt auprès du ministre d'une liste de priorités en innovation énergétique	Juin 2017	TEQ (MESI, MDELCC, MTMDET, Intervenants en R & D)
		3. Établir les orientations et les objectifs généraux que doit poursuivre TEQ et déterminer les cibles à atteindre au terme du premier Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques	Adoption des orientations du Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques	Octobre 2017 (réalisée)	MERN (TEQ, Régie)
	Améliorer les pratiques de concertation et de consultation auprès des communautés et des représentants autochtones sur les enjeux énergétiques	4. Former un conseil consultatif des communautés autochtones	Taux de participation des membres représentants les communautés autochtones	Taux de participation annuelle supérieur à 50 %	MERN (SAA)
Orientation 2 : Favoriser la transition énergétique vers une économie à faible empreinte carbone*					
Innové vert : Soutenir l'innovation en énergie et en réduction des émissions de GES au Québec	Augmenter les activités d'innovations technologiques réalisées par les entreprises en efficacité énergétique, en énergies renouvelables et en bioénergies	5. Soutenir les projets en innovation énergétique	Nombre de projets financés	Augmentation de 25 % en 2020 par rapport à 2015	TEQ (MERN, MESI, MTMDET, MAPAQ, MFFP Finances)
Rouler vert : Agir sur les déplacements des personnes et le transport des marchandises	Augmenter le nombre de véhicules électriques	6. Soutenir l'acquisition de véhicules électriques par différents moyens, dont un projet pilote favorisant l'acquisition de véhicules électriques d'occasion et le financement de bornes de recharge en milieu résidentiel et en milieu de travail	Nombre total de véhicules électriques au Québec	100 000 Véhicules en 2020 Cette cible inclut les véhicules lourds ou miniers électriques visés par l'action 9	TEQ (MTMDET, MDELCC Finances)
		7. Contribuer au financement de projets d'infrastructures fixes électriques	Montant investi par HQ dans les projets d'infrastructure de transport collectif électrifié	295 millions de dollars d'ici à 2020	CDPQ (HQ)
	Augmenter le nombre de véhicules lourds convertis aux carburants propres	8. Reconduire le programme Écocamionnage visant l'acquisition de technologies permettant de réduire la consommation de carburants pétroliers des véhicules de transport de marchandises	Nombre de technologies écoéconomes admissibles soutenues depuis le 1 ^{er} avril 2017	30 000 technologies au 31 mars 2021	MTMDET (TEQ, MDELCC)
		9. Soutenir l'acquisition ou la conversion de véhicules de transport de marchandises ou de transport minier à l'électricité, au gaz naturel ou au propane	Nombre de véhicules par type de carburant * Les VÉ sont inclus dans la cible de l'action 6	En 2020 : • 15 000 véhicules au propane • 12 000 véhicules au gaz naturel	TEQ, MTMDET (MDELCC, SPN, MERN)
		10. Réaliser un projet pilote, en collaboration avec des entreprises de transport de personnes et de marchandises, visant l'acquisition et l'opération au Québec de véhicules à hydrogène	Nombre de véhicules à hydrogène au Québec	100 véhicules en 2020	TEQ (MTMDET, MDELCC)

* La diminution de la consommation d'une tonne équivalent pétrole (tep) d'énergie fossile correspond à une diminution de GES calculée selon les coefficients suivants : essence (2,86 téq. CO₂), diesel (3,02 téq. CO₂), mazout (2,95 téq. CO₂), gaz naturel (2,1 téq. CO₂), charbon (3,63 téq. CO₂).

Thème	Objectif	Action	Indicateur	Cible (échéance)	Porteur (Collaborateur)
Rouler vert : (suite)	Réduire la consommation de carburants pétroliers de la flotte de véhicules légers des ministères et organismes	11. Remplacer tout véhicule léger par un véhicule électrique ou hybride rechargeable	Diminution de la consommation unitaire de carburants pétroliers des MO par rapport à l'année 2012	Véhicules légers: 15%	SCT (MTMDET (CGER), CSPQ et TEQ)
		12. Accroître le déploiement du Circuit électrique	Nombre de bornes de recharge du Circuit électrique	2500 bornes publiques en 2020	TEQ et HQ (MTMDET, MDDELCC, Municipalités)
	Élargir l'offre globale de carburants de remplacement : biocarburants, gaz naturel, gaz naturel liquéfié (GNL), gaz naturel comprimé (GNC), propane, hydrogène ou électricité	13. Soutenir l'expansion de la Route Bleue, notamment par l'ajout de points de service sur l'axe nord-sud	Nombre de points de ravitaillement publics qui offrent du gaz naturel comprimé ou liquéfié	30 stations de GNC 5 stations de GNL en 2020	MERN (Gaz Métro, MTMDET)
		14. Élaborer un règlement exigeant un contenu renouvelable minimal de 2% dans le diesel et de 5% dans l'essence consommée au Québec et prévoir le l'accroissement progressif des exigences	Quantités totales de carburants pétroliers remplacées par des biocarburants dans les carburants automobiles consommés au Québec	300 millions de litres d'essence 100 millions de litres de diesel en 2020	MERN (MDDELCC)
Vivre vert : Agir sur la consommation énergétique des ménages et des communautés	Réduire la consommation énergétique des ménages	15. Déposer auprès du gouvernement les recommandations du groupe-conseil sur la consommation énergétique des ménages	Taux des mesures recommandées mises en oeuvre	75 % en 2020	TEQ (APCHQ)
		16. Soutenir la conversion des systèmes de chauffage au mazout à d'autres formes d'énergie	Nombre de logements convertis depuis 2013	25 000 en 2020	TEQ
		17. Promouvoir les bons comportements par la sensibilisation et les programmes d'aide financière offerts aux ménages	Taux de croissance annuelle de la demande d'électricité du secteur résidentiel	Taux moyen de croissance sur la période 2017-2020 inférieur à 0,6 % par année	TEQ, HQ, Gaz Métro
		18. Réaliser un projet pilote de chauffage interruptible pour les ménages afin de réduire la demande en puissance du secteur résidentiel	Mise en oeuvre du projet pilote	2019	HQ
Travailler vert : Agir sur les choix et la consommation énergétiques des entreprises et de l'État	Augmenter chez les entreprises, les institutions et les municipalités le recours aux énergies propres	19. Soutenir la conversion ou l'acquisition d'équipements fonctionnant à des formes d'énergie plus propres que le mazout	Pourcentage des établissements ayant délaissé leur équipement principal de chauffage au mazout depuis 2013	25 % des établissements chauffés au mazout en 2013 convertis en 2020.	TEQ (Gaz Métro, HQ, SPN)
		20. Soutenir la réalisation de projets d'investissement en efficacité énergétique	Taux de variation annuelle de la consommation d'énergie par le secteur commercial et institutionnel et le secteur industriel attribuable à l'efficacité énergétique	Réduction de 1% par année	TEQ, HQ, Gaz Métro
	Réduire la consommation énergétique des entreprises, des bâtiments publics et des municipalités	21. Appliquer les meilleures pratiques en efficacité énergétique aux bâtiments publics et convertir les bâtiments existants aux énergies propres	Taux de réduction de la consommation unitaire d'énergie dans les bâtiments publics par rapport à 2012	5 % en 2020	MO (TEQ)
		22. Poursuivre les programmes de charge interruptible applicables aux bâtiments commerciaux et industriels et à ceux d'Hydro-Québec pour réduire la demande en puissance à la pointe	Réduction de l'appel de puissance à la pointe des clients d'Hydro-Québec	300 MW de demande de puissance effacée en 2020 par rapport à 2016	HQ
Orientation 3 : Proposer une offre renouvelée et diversifiée aux consommateurs					
Infrastructures	Planifier les développements futurs des réseaux de transport d'énergie afin de répondre aux attentes particulières des grands projets d'investissement industriels	23. Élaborer le plan d'intervention du Groupe de travail permanent sur les approvisionnements énergétiques industriels et le mettre en oeuvre	Pourcentage de mise en oeuvre du plan d'intervention	25 % en 2020	MERN (MESI, MAMOT, SAM, SPN)
	Favoriser le développement de projets novateurs et structurants en énergie verte	24. Soutenir des projets novateurs et structurants en énergie verte à l'aide du Fonds Capital Mines Énergie	Nombre de projets d'investissement en énergie verte financés	3 projets d'ici à 2020	MESI (MERN, MFQ)
	Mieux desservir les régions rurales en électricité triphasée afin de soutenir les entreprises agroalimentaires	25. Étendre le réseau triphasé de distribution d'électricité pour desservir les régions où cet investissement est justifié	Nombre de projets d'extension du réseau triphasé réalisés	4 projets réalisés en 2020	TEQ (HQ)
	Convertir l'alimentation de réseaux autonomes à des sources d'énergie plus propres et plus concurrentielles	26. Mettre en oeuvre la réalisation des projets de conversion des réseaux autonomes développés par les communautés desservies	Proportion de l'électricité offerte aux communautés non raccordées au réseau principal d'Hydro-Québec obtenue de source renouvelable Nombre de projets réalisés	20 % en 2020 6 projets en 2020	HQ (Communautés, SPN, MERN)
Tarifcation	Revoir le cadre de fixation des tarifs de l'électricité et du gaz naturel prévu à la Loi de la Régie de l'énergie	27. Produire un avis sur les solutions tarifaires s'inspirant des meilleures pratiques des autres États et territoires	Diffusion de l'avis	Printemps 2017 (réalisée)	Régie de l'énergie

Thème	Objectif	Action	Indicateur	Cible (échéance)	Porteur (Collaborateur)
Hydroélectricité	Augmenter la valeur des investissements réalisés par les entreprises industrielles et créer de nouveaux emplois	28. Déployer une nouvelle offre tarifaire d'électricité adaptée aux différents secteurs de l'économie, pour soutenir la compétitivité et le développement des entreprises (rabais tarifaire)	Montant des investissements privés découlant du rabais d'électricité	2,6 G\$ d'ici le 31 décembre 2020 pour le Programme de rabais d'électricité applicable aux consommateurs facturés au tarif « L » (réalisée)	Finances (HQ, MERN, MFFP, MESI, MAPAQ - Secteur serricole)
	Augmenter la puissance hydroélectrique du parc de production d'Hydro-Québec	29. Mettre à niveau les centrales hydroélectriques dont les équipements de production sont rendus à la fin de leur vie utile	Augmentation de la puissance des installations de production hydroélectrique par rapport à 2015	1 140 MW d'ici à 2025	HQ (MERN)
	Accroître la rentabilité d'Hydro-Québec	30. Conclure de nouvelles ententes à long terme de vente d'électricité sur les marchés hors Québec, faire des acquisitions et prendre des participations dans des entreprises de production et de transport d'électricité hors Québec	Bénéfices nets d'Hydro-Québec	Croissance de 200 M\$ en 2020 par rapport à 2015	HQ
	Augmenter la production d'énergie renouvelable par la mise en service de petites centrales hydroélectriques	31. Poursuivre l'accompagnement des quatre projets de mini-centrales hydroélectriques relancés en 2014 jusqu'à leur concrétisation	Nombre de projets réalisés depuis 2014	3 projets en 2020	MERN
Éolien	Mettre en place des conditions favorables à l'exportation de l'énergie éolienne et des composantes éoliennes	32. Réviser le cadre légal pour l'exportation d'énergies renouvelables et l'attribution des terres publiques de l'État	Publication à la Gazette officielle d'un projet de règlement	Printemps 2018 (réalisée)	MERN (MESI, MTMDET)
		33. Réviser le cadre légal et réglementaire pour améliorer les conditions de transport des composantes éoliennes hors normes	Valeur des ventes à l'exportation de la filière manufacturière éolienne	Été 2017 (réalisée)	MTMDET, MSP
Solaire	Faire de l'énergie solaire une source d'occasions d'affaires pour le Québec	34. Bâtir l'expertise d'Hydro-Québec sur la production centralisée d'électricité de source solaire en réalisant un projet pilote de parc solaire au Québec	Mise en œuvre du projet pilote	2017	HQ
		35. Évaluer la capacité des technologies solaires à panneaux voltaïques décentralisées à rendre plus efficiente l'exploitation du réseau électrique et à répondre aux besoins des Québécois	Projet de démonstration d'une maison intelligente et solaire	2017	HQ - IREQ
Bioénergies	Augmenter la production et la consommation de gaz naturel renouvelable au Québec	36. Contribuer au financement des projets de biométhanisation des matières organiques	Quantité de gaz naturel renouvelable produit annuellement au Québec	Augmentation de 50 millions de mètres cubes d'ici à 2020 par rapport à 2016	MDELCC (MERN)
		37. Adopter en 2017 un règlement qui établit à 5 % la proportion minimale de gaz naturel renouvelable que les distributeurs québécois de gaz naturel doivent injecter dans leur réseau de distribution pour les clients du Québec	Proportion de gaz naturel renouvelable injecté pour consommation comparativement aux volumes totaux distribués au Québec	Atteindre 5 % de gaz naturel renouvelable injecté en 2020	MERN
	Augmenter la production de biocarburant au Québec	38. Contribuer au financement de la construction d'usines de démonstration de biocarburants	Nombre de projets réalisés	1 projet au 31 mars 2020	MERN
Gaz naturel	Mieux desservir les régions du Québec en gaz naturel	39. Contribuer au financement des projets d'extension du réseau de distribution de gaz naturel dans les régions non desservies par le réseau actuel, notamment à Thetford Mines, Saint-Marc-des-Carrières et Saint-Éphrem-de-Beauce	Longueur ajoutée au réseau de transport de gaz naturel depuis le 1 ^{er} avril 2017	65 km au 31 mars 2020 (réalisée)	MERN (Gaz Métro, MERN, MESI, RNCAN)

Orientation 4 : Définir une nouvelle approche en matière d'énergies fossiles

Hydrocarbures	Élaboration d'un cadre légal et réglementaire qui assure la sécurité des personnes et des biens, la protection de l'environnement et la récupération optimale de la ressource	40. Élaborer le cadre réglementaire applicable aux activités d'exploration et d'exploitation d'hydrocarbures	Édiction des règlements	Automne 2017	MERN (MDELCC, MSP, MSSS)
	Permettre aux municipalités de désigner les zones incompatibles avec les activités de mise en valeur des hydrocarbures et de les y soustraire	41. Élaborer les orientations gouvernementales sur l'aménagement du territoire concernant la mise en valeur des hydrocarbures et la désignation des zones incompatibles avec la mise en valeur des hydrocarbures	Publication des orientations gouvernementales	Automne 2017	MERN (MAMOT)
	Réduire les risques découlant du transport des hydrocarbures sur le territoire du Québec	42. Étendre les travaux de l'Unité de vigilance permanente sur les hydrocarbures au volet transport et élaborer un plan d'amélioration de la sécurité du transport des hydrocarbures sur le territoire québécois	Date de diffusion du plan d'amélioration	Printemps 2018	MERN (MDELCC, MTMDET, MSSS, MFG, MAPAQ, MSP, MAMOT)