

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2019-068	R-4059-2018	14 juin 2019
Phase 2		

PRÉSENTE :

Esther Falardeau
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

Décision sur le fond de la phase 2

Demande d'autorisation d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité du budget des investissements 2019 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars

Demanderesse :

Hydro-Québec

représentée par M^e Yves Fréchette.

1. INTRODUCTION

[1] Le 27 juillet 2018, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande pour faire autoriser son budget des investissements 2019 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$ et pour lui permettre de réallouer jusqu'à 25 M\$ entre les catégories d'investissement (la Demande).

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

[4] Le second alinéa de l'article 1 du Règlement prévoit, entre autres, que le Transporteur doit obtenir l'autorisation de la Régie lorsque le coût individuel des projets d'investissement est inférieur à un seuil de 25 M\$ et que ces projets 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.

[5] En vertu de l'article 5 du Règlement, la demande d'autorisation visée par ce second alinéa de l'article 1 est faite par catégorie d'investissement et doit 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.

¹ [RLRQ, c. R-6.01.](#)

² [RLRQ, c. R-6.01, r. 2.](#)

[6] Le 8 mars 2019, le Transporteur demande la mise en place d'une seconde phase au dossier³. Il indique qu'il n'a pu inclure en temps opportun, à sa demande d'autorisation initiale, un projet qui s'inscrit dans la catégorie d'investissement « Respect des exigences ».

[7] Le 13 mars 2019, la Régie rend sa décision⁴ sur la phase 1 de la Demande, sur la demande de paiement de frais de SÉ-AQLPA et accepte la mise en place de la phase 2 du dossier.

[8] Le 3 avril 2019, le Transporteur dépose à la Régie la documentation relative à la phase 2 de la Demande visant à faire autoriser un budget additionnel de 33 M\$ en 2019 (la Demande phase 2).

[9] Le 8 avril 2019, la Régie publie un avis aux personnes intéressées sur son site internet, indiquant qu'elle traitera la Demande phase 2 par voie de consultation. Le 9 avril 2019, le Transporteur confirme à la Régie la publication de cet avis sur son site internet.

[10] Le 26 avril 2019, la Régie n'a reçu aucun commentaire de personnes intéressées.

[11] Le 13 mai 2019, la Régie transmet une demande de renseignements au Transporteur. Ce dernier dépose ses réponses le 27 mai 2019.

[12] La présente décision porte sur la demande de budget additionnel des investissements de 33 M\$ en 2019 pour les projets de la catégorie « Respect des exigences », dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$.

2. CONCLUSION PRINCIPALE DE LA RÉGIE

[13] Pour les motifs exposés ci-après, la Régie autorise, pour 2019, un budget additionnel des investissements de 33 M\$ pour les projets de la catégorie « Respect des exigences », dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$.

³ Pièce [B-0025](#).

⁴ Décision [D-2019-030](#).

3. CONTEXTE

[14] L'autorisation demandée à la Régie a pour objet de permettre au Transporteur de poursuivre, en 2019, des interventions débutées en 2017 visant la sécurisation de ses installations et faisant suite à l'émission d'un avis de correction par la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST).

[15] Selon les informations produites par le Transporteur, un accident est survenu, en février 2017, à un de ses postes, lors de l'exécution de travaux dans une salle de manœuvre intérieure. Un travailleur est décédé à la suite d'un contact avec des équipements sous tension.

[16] En mai 2017, la CNESST recommandait à Hydro-Québec de prendre des mesures concrètes pour contrôler l'accès aux cellules sous tension du poste et d'étendre ces mesures à l'ensemble des installations du Transporteur présentant des similitudes de conception⁵.

[17] Le Transporteur indique qu'il s'est engagé à prendre des mesures pour équiper et aménager les postes ciblés à la suite de l'émission de l'avis de correction par la CNESST. Il ajoute qu'il a autorisé, en octobre 2017, des coûts de 768 k\$ pour sécuriser le poste où l'accident est survenu. Il a ensuite autorisé la sécurisation de 44 autres postes en mars 2018 à un coût prévu de 24,2 M\$. Le Transporteur précise que tous les travaux devaient être complétés en 2018 et réalisés dans le cadre du budget des investissements annuels du Transporteur dont le coût est inférieur à 25 M\$⁶.

[18] À la fin de 2018, le Transporteur constate une hausse des coûts prévus pour ces travaux et une prolongation du délai requis pour les réaliser.

[19] Dans la phase 2 du présent dossier, le Transporteur demande à la Régie d'autoriser, dans le cadre du budget des investissements 2019, les budgets afférents à la réalisation des travaux non terminés en 2018.

⁵ Pièce [B-0030](#), p. 5 à 7.

⁶ Pièce [B-0030](#), p. 5 à 7.

[20] Dans sa décision D-2019-030 rendue dans le cadre de la phase 1 du présent dossier, la Régie demande au Transporteur de s'assurer d'utiliser le véhicule procédural approprié dans l'éventualité où la Demande phase 2 viserait à faire autoriser des investissements de plus de 25 M\$ répondant à la notion de « projet », telle que définie dans sa décision D-2005-142⁷.

[21] La Régie note qu'initialement, le Transporteur avait estimé les coûts des travaux de sécurisation des postes à un montant inférieur à 25 M\$.

[22] Ce n'est qu'à la fin de l'année 2018 que le Transporteur a eu la confirmation que les coûts des travaux seraient supérieurs à 25 M\$. La Régie comprend de la preuve qu'au 31 décembre 2018, près de 40 % des travaux étaient complétés et qu'aucune mise en service n'avait été réalisée, puisque des travaux étaient toujours à compléter dans chacun des postes⁸.

[23] Dans ce contexte, la Régie considère que l'opinion exprimée dans sa décision D-2010-032, dans un contexte comparable où les coûts d'un projet initialement estimés sous le seuil de 25 M\$ avaient été révisés à la hausse en cours de réalisation, est pertinente au présent cas :

« [336] Dans le cas du projet Rapide-7, le Transporteur avait initialement estimé le coût de ce projet à 21,5 M\$. Celui-ci faisait donc partie des projets de moins de 25 M\$ inclus dans la demande d'autorisation des budgets d'investissements pour l'année 2007, qui a été accueillie par la décision D-2006-170.

[337] Depuis cette autorisation, les coûts de ce projet ont été révisés à la hausse compte tenu de plusieurs facteurs, dont les conditions du marché, pour 4,2 M\$, et la livraison tardive de matériel stratégique qui a occasionné une prolongation de la période des travaux, pour 2,9 M\$. Le Transporteur indique que la révision des coûts du projet Rapide-7 s'est produite alors que le projet était déjà en cours de réalisation.

⁷ Dossier R-3560-2005, décision [D-2005-142 Motifs](#), p. 5.

⁸ Pièce [B-0030](#), p. 8.

*[338] Dans ces circonstances, la Régie est d'avis que l'autorisation obtenue par la décision D-2006-170 n'est pas devenue invalide au motif que le coût du projet a dépassé le seuil de 25 M\$ en cours de réalisation. La Régie considère qu'il ne serait pas raisonnable d'exiger du Transporteur qu'il suspende ses travaux, occasionnant ainsi des retards et des coûts additionnels, afin de déposer une demande d'autorisation spécifique pour justifier un projet déjà en cours de réalisation »⁹.
[les notes de bas de page ont été omises]*

[24] En l'espèce, la Régie constate que le Transporteur a débuté les travaux de sécurisation des postes alors que ce projet, estimé à un montant inférieur au seuil de 25 M\$, n'exigeait pas une autorisation spécifique et préalable selon le cadre réglementaire en vigueur. Cependant, les difficultés et retards invoqués par le Transporteur ont entraîné un décalage du calendrier de réalisation des travaux, causant ainsi une augmentation importante de la valeur du projet, alors que celui-ci était relativement avancé.

[25] La Régie est d'avis que la décision de réaliser ce projet n'est pas devenue invalide du fait que ses coûts ont dépassé le seuil de 25 M\$ en cours de réalisation. Bien qu'elle constate que l'augmentation des coûts du projet est substantielle, la Régie n'est pas convaincue que l'article 2 du Règlement impose au Transporteur de déposer une demande d'autorisation spécifique d'un projet qui a dépassé le seuil de 25 M\$, alors qu'il est déjà en cours de réalisation.

[26] À tout événement, la Régie considère que la preuve déposée par le Transporteur au soutien de sa demande est suffisamment détaillée pour lui permettre d'apprécier le bien-fondé des travaux de sécurisation des postes visés par l'avis de correction émis par la CNESST. Enfin, elle prend également en considération que ces travaux, qui portent sur la santé et la sécurité des travailleurs, doivent être terminés dans les meilleurs délais par le Transporteur afin de respecter cet avis de correction.

[27] Dans ces circonstances exceptionnelles, la Régie accepte de traiter la demande d'autorisation du budget additionnel de 33 M\$ pour des investissements dans la catégorie « Respect des exigences », dans le cadre du présent dossier.

⁹ Dossier R-3706-2009, décision [D-2010-032](#), p. 81 et 82.

4. SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS

[28] Le Transporteur présente le sommaire des investissements 2019, y compris les investissements de la phase 2 s'élevant à 33 M\$. Ces derniers, classés dans la catégorie « Respect des exigences », s'ajoutent aux investissements 2019 des projets de moins de 25 M\$ de la phase 1 du présent dossier, autorisés par la Régie dans sa décision D-2019-030. La Régie observe que les investissements de la phase 2 portent à 65 M\$ les investissements prévus dans la catégorie « Respect des exigences » pour l'année 2019.

Tableau 1
Sommaire des investissements 2019
(M\$)

Catégorie d'investissement	PROJETS < 25 M\$ À ÊTRE AUTORISÉS SELON LA PRÉSENTE DEMANDE	PROJETS < 25 M\$ AUTORISÉS SELON D-2019-030	PROJETS DONT LE COÛT INDIVIDUEL EST > 25 M\$	TOTAL 2019
Ne générant pas de revenus additionnels	33	587	567	1 187
Maintien des actifs	0	503	352	855
Maintien et amélioration de la qualité du service	0	52	215	267
Respect des exigences	33	32	0	65
Général des revenus additionnels	0	122	302	424
Croissance des besoins de la clientèle	0	122	302	424
Total	33	709	869	1 611

Source : Pièce [B-0030](#), p. 7.

[29] Le Transporteur présente les flux monétaires annuels historiques et prévus pour réaliser l'ensemble des travaux de sécurisation des 45 postes.

TABLEAU 2
HISTORIQUE ET PRÉVISION DES INVESTISSEMENTS* POUR LES TRAVAUX DE SÉCURISATION (EN M\$)

	2017	2018	2019	2020	Total
Total des investissements	842	20 568	32 952	3 403	57 765

* Révisés en janvier 2019.

Source : Pièce [B-0030](#), p. 8, tableau 2.

[30] Les montants de 2017 sont liés aux travaux de sécurisation du poste où s'est produit l'accident. Le Transporteur indique avoir démarré les travaux de sécurisation dans 44 autres postes en 2018. Cependant, il n'a pu compléter les travaux et aucune mise en service n'a pu être réalisée en 2018 puisque certains travaux étaient toujours à compléter dans chacun des postes.

[31] Le Transporteur indique que les difficultés constatées à la fin de 2018 ont eu pour effet de modifier l'échéancier des travaux et leurs coûts, ce qui lui impose de poursuivre les travaux en 2019.

[32] En 2020, les travaux devront être complétés dans certains postes donnant ensuite lieu aux mises en service. Le Transporteur précise que les coûts des travaux de 2020 seront prévus au budget des investissements 2020 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$. Il prévoit que l'ensemble des travaux de sécurisation seront complétés en 2020 dans les 45 postes ciblés.

[33] En réponse à la Régie, le Transporteur précise que le montant de 32,95 M\$ n'est relatif qu'à la phase 2 du budget des investissements 2019, aucun montant lié aux travaux de sécurisation découlant de l'accident n'étant inclus dans la phase 1 du présent dossier¹⁰.

5. JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS

[34] Le Transporteur explique que la réévaluation de l'échéancier prévu pour les travaux de la phase 2 est attribuable à :

- a) des difficultés d'obtention des retraits requis dans les postes ciblés en raison de la nécessité de maintenir un service d'alimentation fiable et continu à la clientèle;
- b) des contraintes d'approvisionnement en matériel;
- c) la disponibilité de la main-d'œuvre.

[35] Il précise que ces facteurs ont eu un impact sur l'échéancier ainsi que sur le coût qui avait initialement été évalué de manière paramétrique sur la base des travaux réalisés dans

¹⁰ Pièce [B-0034](#), p. 7, réponse 3.1.

le poste où est survenu l'accident. Il ajoute que les solutions préalablement établies à partir de ce poste ont dû être modifiées à la suite de la prise en compte des spécificités techniques observées dans plusieurs des postes ciblés par les travaux, entraînant une hausse des coûts.

[36] Le Transporteur estime aussi que l'augmentation du prix de l'acier aurait exercé une pression à la hausse sur les coûts des approvisionnements en raison du grand volume d'acier requis pour la fabrication du matériel.

6. SUIVI DES INTERVENTIONS EN FONCTION DU RISQUE 2017 ET 2018

[37] Le Transporteur affirme que les investissements visés dans le cadre de la Demande phase 2 n'ont aucun impact sur le suivi des interventions en fonction du risque de 2017 et 2018 présenté habituellement pour les équipements évalués et classés dans une grille d'analyse du risque lui permettant de cibler ses interventions en pérennité dans le cadre de la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs.

7. IMPACT TARIFAIRE DES INVESTISSEMENTS

[38] Le Transporteur présente l'impact tarifaire de l'ensemble des investissements 2019 ne générant pas de revenus additionnels. Il estime l'impact sur les revenus requis des nouvelles mises en service ainsi que l'effet sur les revenus requis des mises en service antérieures. L'impact tarifaire est calculé sur la base de besoins de transport établis à 42 510 MW, soit les besoins de transport de 2018 reportés sur l'ensemble de la période de 2019 à 2028. La moyenne des tarifs annuels sur cette période s'établit à 80,37 \$/kW, comparativement à 80,32 \$/kW selon l'évaluation effectuée au moment de la phase 1 du dossier¹¹.

¹¹ Pièce [B-0020](#), p. 33.

[39] Le Transporteur évalue aussi l'impact tarifaire de l'ensemble des investissements à 79,81 \$/kW, comparativement à 79,76 \$/kW¹² au moment de la phase 1.

[40] La Régie observe que la contribution des investissements de la phase 2 à l'impact tarifaire total est marginale.

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

[41] Le Transporteur affirme que les interventions relatives à la sécurisation de ses installations qui font l'objet de la Demande phase 2, réalisées en vue de se conformer à l'avis de correction émis par la CNESST, ont comme conséquence de maintenir la disponibilité et la performance du réseau de transport afin d'assurer la fiabilité et la qualité de prestation du service à l'ensemble de la clientèle.

9. CONCLUSION

[42] **La Régie est satisfaite des renseignements fournis par le Transporteur et autorise, pour 2019, un budget additionnel de 33 M\$ pour des investissements dans la catégorie « Respect des exigences ».**

[43] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE la demande du Transporteur;

¹² Pièce [B-0020](#), p. 35.

AUTORISE, pour 2019, un budget additionnel de 33 M\$ pour des investissements dans la catégorie « Respect des exigences ».

Esther Falardeau

Régisseur