

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2004-175

R-3522-2003

20 août 2004

PRÉSENTE :

Francine Roy, MBA
Régisseure

Hydro-Québec
Demanderesse

et

Intervenants dont les noms apparaissent à la page suivante

*Demande du Transporteur d'électricité relative au projet du
déglaceur de Lévis en vertu de l'article 73 de la Loi sur la
Régie de l'énergie*

Intervenants :

- Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É.-AQLPA);
- Union des consommateurs (UC).

1. INTRODUCTION

Le 17 décembre 2003, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) demande à la Régie de l'énergie (la Régie) l'autorisation de réaliser un projet de déglaceur au poste de Lévis.

La demande du Transporteur découle de l'obligation d'obtenir une autorisation de la Régie pour toute acquisition ou construction d'actifs ou d'immeubles dans le cadre d'un projet de transport d'électricité d'un coût de 25 M\$ et plus¹.

Les conclusions recherchées par le Transporteur dans sa demande amendée du 5 mars 2004 sont les suivantes :

*« **ACCORDER** à la demanderesse l'autorisation requise en vertu de l'article 73 de la Loi afin de réaliser le projet du déglaceur Lévis conformément à la preuve soumise à l'appui de la présente demande, la demanderesse ne pouvant apporter, sans autorisation préalable de la Régie, aucune modification au projet qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable tant la description technique que les coûts;*

***PERMETTRE** au Transporteur d'établir un compte de frais reportés, pour inclusion éventuelle dans sa base de tarification, afin d'y inscrire les coûts du programme global de sécurisation du réseau de transport qui, selon les principes comptables généralement reconnus, ne pourraient être comptabilisés comme immobilisations;*

***RECONNAÎTRE** l'inscription par le Transporteur à ce compte de frais reportés d'un montant de l'ordre de 17,2 M\$ dans le cadre du présent projet du déglaceur Lévis. »*

La Régie étudie la demande sur dossier et accorde le statut d'intervenant à S.É.-AQLPA et à UC². Une rencontre technique a lieu le 16 février 2004.

Le 18 mars 2004, dans une lettre à la Régie, l'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité de même que le Conseil de l'industrie forestière du Québec appuient sans réserve le projet du Transporteur.

¹ Paragraphe 1^o a) du premier alinéa de l'article 1 du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*, (2001) 133 G.O. II, 6165.

² Décision D-2004-35, 11 février 2004.

2. PREUVE DU TRANSPORTEUR

2.1 DESCRIPTION DU PROJET

Le projet du Transporteur consiste à implanter aux postes des Appalaches, de Bergeronnes, de la Jacques-Cartier, de Kamouraska, des Laurentides, de Rivière-du-Loup et de Lévis des équipements qui permettront de faire circuler un courant de forte capacité en vue de déglacer les circuits 7097, 7010, 7020, 7007 (jusqu'à Bergeronnes), 3078 et 3079³. Une addition est également prévue au poste de Manicouagan en vue de modifier le système de protection du poste⁴. La chaleur dégagée par la circulation de ce courant doit augmenter la température des conducteurs de lignes de façon à faire fondre et décoller la glace.

L'installation, au poste de Lévis, d'un convertisseur à courant continu, dont la fonction principale est de convertir le courant alternatif en courant continu, est nécessaire pour produire le courant de forte capacité nécessaire au déglacage. Ce convertisseur comporte une double fonctionnalité, puisqu'il peut également être utile à l'exploitation du réseau de transport. En effet, lorsqu'il n'est pas utilisé comme redresseur, le convertisseur peut être exploité comme appareil de compensation dynamique⁵.

En plus de l'installation de ces équipements, il est prévu que les lignes Appalaches-Lévis, Jacques-Cartier-Laurentides, Laurentides-Lévis, Lévis-Manicouagan (jusqu'au poste de Bergeronnes) et Lévis-Rivière-du-Loup seront renforcées mécaniquement⁶.

La mise en service de ces équipements est prévue pour l'automne 2006.

2.2 OBJECTIFS VISÉS

Le Transporteur soumet que le projet d'addition d'équipements de déglacage au poste de Lévis a pour objectif de créer des axes stratégiques à 735 kV afin de sécuriser, dans l'éventualité d'un verglas de l'envergure de celui de 1998, l'alimentation des trois postes sources à 735 kV permettant l'alimentation des charges de la grande région de Québec, à savoir les postes Laurentides, Jacques-Cartier et Lévis⁷.

³ Pièce HQT-1, document 1, page 7; pièce HQT-5, document 1, page 5.

⁴ Pièce HQT-5, document 1, page 13.

⁵ Pièce HQT-1, document 1, page 7; pièce HQT-5, document 1, pages 5 et 6.

⁶ Pièce HQT-5, document 1, pages 14 à 17.

⁷ Pièce HQT-2, document 1, page 5; Réplique du Transporteur, 25 juin 2004, pages 6 à 9.

Le projet du déglaceur au poste de Lévis fait partie du programme de sécurisation du réseau développé par le Transporteur à la suite du verglas de 1998. À cet égard, la Commission Nicolet⁸ concluait dans son rapport que le niveau de sécurité à atteindre devait se situer considérablement plus haut que ce qu'offrait alors le réseau d'Hydro-Québec. Elle recommandait de combler l'écart entre la réalité observée et les conditions de sécurité d'approvisionnement dont le Québec devait bénéficier⁹.

Pour ce faire, le Transporteur cible des installations de transport déterminantes qui permettent de desservir des blocs de charge importants, comme ceux de la grande région de Québec¹⁰. Ainsi, le poste de Lévis est le point d'arrivée de trois circuits à 735 kV provenant du complexe Manic-Outardes.

Ce poste assure le transport de l'énergie vers les postes à 735 kV plus au sud (Appalaches et Nicolet) ainsi que l'alimentation des charges de la rive sud de Québec et de la péninsule gaspésienne¹¹. Le Transporteur spécifie que l'utilisation de la fonction de compensation du déglaceur doit permettre de mieux contrôler la tension en un point névralgique du réseau¹².

Pour identifier les axes stratégiques du réseau de transport, le Transporteur s'est donné comme objectif, advenant une tempête de verglas similaire à celle de 1998, de pouvoir alimenter en urgence au moins 80 % des besoins. Dans ce contexte, chaque poste de charge doit disposer d'au moins une ligne stratégique pour l'alimenter¹³.

En réplique à S.É.-AQLPA, qui invite la Régie à reporter l'étude du projet du déglaceur de Lévis et à l'inclure à un nouveau dossier qui porterait sur l'ensemble des projets d'investissements d'Hydro-Québec, dans ses activités de transport et de distribution, le Transporteur fait valoir que la Régie n'est pas appelée, en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹⁴ (la Loi) et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*¹⁵ (le Règlement), à approuver les stratégies du Transporteur ou d'Hydro-Québec, mais plutôt des projets liés à des objectifs spécifiques.

⁸ Commission Nicolet : commission scientifique et technique chargée d'analyser les événements relatifs à la tempête de verglas survenue du 5 au 9 janvier 1998.

⁹ Observations d'Hydro-Québec, 17 juin 2004, page 4.

¹⁰ Observations d'Hydro-Québec, 17 juin 2004, page 8.

¹¹ Pièce HQT-2, document 1, page 5.

¹² Observations d'Hydro-Québec, 17 juin 2004, page 15.

¹³ Pièce HQT-4, document 2, page 10.

¹⁴ L.R.Q., c.R-6.01.

¹⁵ (2001) 133 G.O. II, 6165.

2.3 SOLUTIONS ENVISAGÉES, JUSTIFICATION DU PROJET ET IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU

À la suite du verglas de 1998, la Commission Nicolet¹⁶ et le Comité Warren¹⁷ recommandaient notamment au Transporteur de favoriser une approche globale fondée sur l'analyse du risque et de généraliser l'utilisation de cette technique d'analyse avant d'intervenir sur le réseau.

Pour ce faire, le Transporteur a développé un outil d'analyse du risque associé au verglas sur son réseau principal. Cet outil permet d'établir la cote de risque du réseau actuel, tenant compte de la vulnérabilité des postes soumis au verglas et de l'impact causé par la perte de ces postes¹⁸. Par la suite, cette cote de risque peut être établie pour différents scénarios d'intervention sur le réseau.

Les solutions considérées par le Transporteur consistent soit en un renforcement mécanique des lignes, soit en un déglacage, soit en une combinaison de ces deux méthodes. Le Transporteur analyse onze méthodes de déglacage pour les lignes à 735 kV, et retient, pour la suite de son analyse, la méthode de déglacage à courant continu¹⁹. Différents scénarios retenus sur la base de leur cote de risque sont par la suite comparés du point de vue de leurs coûts et bénéfices.

L'installation d'un déglaceur de grande taille au poste Lévis est retenue après l'analyse des différents scénarios²⁰. De l'avis du Transporteur, le projet retenu permet de sécuriser le réseau de transport principal et réduit de façon tangible l'exposition au risque face au verglas²¹. Ce projet permet de :

« Créer des axes stratégiques sur lesquels repose la stratégie inhérente au programme de sécurisation du réseau principal de transport.

De plus, la réalisation du projet permettra le déploiement de la stratégie de sécurisation des réseaux régionaux et de distribution tributaires de la sécurité de l'approvisionnement des postes du réseau principal de transport. »²²

¹⁶ Pièce HQT-1, document 4.

¹⁷ Pièce HQT-1, document 3; Comité Warren : comité d'experts mandaté par le conseil d'administration d'Hydro-Québec pour se pencher sur la tempête de verglas de 1998.

¹⁸ Pièce HQT-4, document 2, page 1.

¹⁹ Observations d'Hydro-Québec, 17 juin 2004, page 19.

²⁰ Pièce HQT-4, document 2, pages 31 et 32.

²¹ Pièce HQT-2, document 1, page 7.

²² Pièce HQT-5, document 1, page 17.

En réplique aux intervenants qui déplorent l'absence de véritables comparaisons scientifiques au niveau de solutions alternatives, le Transporteur souligne qu'il ne peut s'engager dans de longues et coûteuses recherches scientifiques dans les limites du délai imparti par la Commission Nicolet pour la sécurisation de son réseau principal de transport²³.

Par ailleurs, bien qu'aucun appareil de déglacage de l'envergure nécessaire ne soit disponible commercialement, le Transporteur soumet en preuve le rapport de *l'Advisory Committee's Review of the Transénergie De-Icing Project*, qui confirme la pertinence et les chances de succès de la technologie choisie²⁴.

En réponse au comité d'experts qui mentionne que l'utilisation de disjoncteurs de ligne comme moyen d'isoler le réseau du système de déglacage est contraire aux pratiques normales de l'industrie, le Transporteur fait valoir que leur utilisation est techniquement acceptable. En effet, des manoeuvres de disjoncteurs sont courantes sur le réseau pour mettre en ou hors service des appareils ou des lignes sans pour autant que des manoeuvres de sectionneurs soient impliquées. Le Transporteur souligne par ailleurs que l'une des questions soulevées par le comité a trait à l'impact d'une fermeture inopinée d'un disjoncteur à l'état ouvert alors que la ligne est en mode de déglacage, et que la probabilité d'un tel événement est extrêmement faible. À cet effet, le Transporteur prévoit des modifications aux systèmes de commande et de protection de la ligne pour empêcher la fermeture des disjoncteurs durant le déglacage, ainsi que l'ajout d'un système passif pour la protection du déglaceur²⁵.

Le Transporteur fait valoir dans sa réplique aux intervenants que l'analyse de risque vient soutenir de façon quantitative un résultat qualitatif déjà identifié. Il est en effet apparu de première importance de sécuriser cette région avant même l'étude de risque, puisque la région de Québec est au cœur d'une importante zone de verglas, qu'elle constitue une importante zone de charge et de transit vers les autres régions du sud-ouest du Québec et de la Gaspésie, et qu'un très grand nombre de lignes à 735 kV, construites selon des normes de verglas moins sévères que celles construites après 1976, se retrouvent dans cette région²⁶.

Le Transporteur souligne que le Comité Warren, auquel il avait soumis sa stratégie globale de sécurisation du réseau, considérait cette approche judicieuse et suggérait de la poursuivre. Le Comité Warren précisait que les régions à forte densité de population comme

²³ Observations d'Hydro-Québec, 17 juin 2004, page 20.

²⁴ Pièce HQT-5, document 2, page 3; Observations d'Hydro-Québec, 17 juin 2004, page 12.

²⁵ Pièce HQT-12, document 1, pages 50 et 51.

²⁶ Réplique du Transporteur, 25 juin 2004, page 22.

celles de Québec et de Montréal étaient particulièrement critiques et devaient être traitées prioritairement dans l'implantation des lignes stratégiques.

Par ailleurs, le Transporteur soumet que le projet a un impact positif sur la fiabilité du réseau de transport et sur la prestation de service puisqu'il permet à certaines lignes de résister à une charge plus considérable de verglas et qu'il augmente le nombre et la diversité des appareils de compensation dynamique installés au poste de Lévis²⁷.

2.4 COÛTS DU PROJET

Le coût total des travaux d'implantation du déglaceur au poste de Lévis et des travaux connexes s'élève à 190,8 M\$²⁸. Par ailleurs, les travaux effectués sur les lignes vont mener au démantèlement de certains actifs dont la valeur non amortie est de l'ordre de 2,6 M\$.

Le Transporteur souligne qu'il doit obtenir une nouvelle autorisation du conseil d'administration d'Hydro-Québec pour tout dépassement de 15 % ou de 25 M\$ du montant initialement autorisé. Le cas échéant, le Transporteur s'engage à en informer la Régie en temps opportun²⁹.

2.5 FAISABILITÉ ÉCONOMIQUE

Le Transporteur compare le programme de sécurisation à une police d'assurance. Il considère que cet investissement, à l'instar d'une police d'assurance, est justifié en regard des conséquences sociales et économiques de la répétition d'un épisode de verglas comme celui de 1998. Le projet du déglaceur Lévis vise à améliorer la qualité des services de transport offerts à l'ensemble des clients du Transporteur.

Le coût du projet pourra être intégré à la base de tarification du Transporteur lorsqu'il sera jugé prudemment acquis et utile par la Régie dans le cadre d'un dossier tarifaire. Le Transporteur réfère à la décision D-2002-95³⁰ à cet égard.

Le Transporteur considère que le projet du déglaceur Lévis doit être traité conjointement avec les autres projets ne générant pas de revenus additionnels et qu'il est essentiel de

²⁷ Pièce HQT-9, document 1, page 7.

²⁸ Pièce HQT-1, document 1, page 8.

²⁹ Pièce HQT-6, document 1, page 5.

³⁰ Décision D-2002-95, dossier R-3401-98, 30 avril 2002.

juxtaposer la charge d'amortissement globale avec toutes les mises en service des projets de cette catégorie pour déterminer si cette catégorie de projets exerce dans son ensemble une pression à la hausse sur les tarifs. Il calcule l'impact sur le tarif de transport des projets ne générant pas de revenus additionnels, incluant le projet du déglaceur de Lévis, en tenant compte d'une période d'amortissement de 20 ans. En considérant l'ensemble des mises en service de ces projets, nettes des charges d'amortissement fournies dans le cadre du budget des investissements 2004, le projet du déglaceur de Lévis n'entraîne pas une hausse du tarif de transport, qui demeure inférieur au tarif de transport actuel de 72,91 \$/kW-an³¹.

Le Transporteur demande à la Régie de lui permettre d'établir un compte de frais reportés (CFR), pour inclusion éventuelle dans sa base de tarification, afin d'y inscrire les coûts qui, selon les pratiques comptables généralement reconnues ne pourraient être comptabilisés à titre d'immobilisation.

Le *Manuel des pratiques et conventions comptables* d'Hydro-Québec établit les critères de capitalisation qui doivent être respectés dans la comptabilité des opérations d'Hydro-Québec, soit : le bien correspond à la notion d'un actif ou procure une valeur ajoutée à un actif existant, et l'importance relative des montants impliqués. Le coût de ces travaux, à être versé au CFR, est estimé à 17,2 M\$ pour le projet du déglaceur au poste de Lévis. Pour l'ensemble des projets reliés au programme de sécurisation du réseau de transport, le coût pourrait totaliser près de 107 M\$ d'ici 2009³².

Ces dépenses correspondent à des opérations de renforcement de réseau reliées tant au projet de Lévis qu'aux autres projets du programme global de sécurisation du réseau qui seront encourues sur une période de quelques années. De façon plus descriptive, le Transporteur explique qu'il s'agit de l'ensemble des coûts relatifs à l'ajout de composantes pour renforcer la tenue mécanique d'un pylône, tels des analyses structurales et des dessins pour les modifications à apporter aux pylônes, des achats et travaux de modifications aux types d'acier ainsi que des activités de manutention et d'inspection³³.

Le Transporteur considère approprié d'utiliser un CFR à cette fin, compte tenu que la comptabilisation de ces dépenses à titre de charges de l'exercice financier où elles sont encourues, créerait une hausse importante des dépenses nécessaires à la prestation du service

³¹ Pièce HQT-7, document 1, annexe C, page 3.

³² Pièce HQT-7, document 1, page 9.

³³ Pièce HQT-12, document 1, pages 71 et 72.

de transport sur une courte période de nature à créer un choc tarifaire et du fait que ces dépenses de renforcement sont associées à des investissements importants répondant aux critères de capitalisation³⁴.

Le Transporteur soutient que le CFR est un outil répandu et cite certains auteurs qui relient cette pratique tarifaire à l'étalement de coûts extraordinaires. L'objectif de l'étalement étant d'attribuer des charges aux clients qui profitent des bénéfices de la mise en place d'une dépense. Le Transporteur évoque également le principe de l'équité intergénérationnelle qui fait en sorte de répartir équitablement le coût d'un actif sur sa durée de vie utile.

Le Transporteur souligne que les avantages des travaux de renforcement envisagés vont bénéficier à tous les clients du réseau de transport durant toute la durée de vie utile restante des actifs renforcés. Il suggère que la période d'amortissement du CFR soit étalée sur la période correspondant à la durée de vie utile moyenne restante des actifs ayant bénéficié des améliorations. Celle-ci est estimée à 14,5 années³⁵.

Enfin, le Transporteur soumet qu'il s'agit de montants estimés qui ne seront connus avec précision qu'après avoir procédé aux travaux de renforcements. Afin de rendre compte à la Régie de l'administration adéquate de ces frais reportés, le Transporteur propose de présenter l'état de ce compte dans le cadre du rapport annuel³⁶.

2.6 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

Le Transporteur mentionne n'avoir aucune autre autorisation à obtenir des autorités compétentes du Québec ou du Canada³⁷.

³⁴ Pièce HQT-12, document 1, pages 71 et 72.

³⁵ Pièce HQT-7, document 1, pages 9 à 11.

³⁶ Pièce HQT-7, document 1, page 12.

³⁷ Pièce HQT-10, document 1.

3. POSITION DES INTERVENANTS

3.1 S.É.-AQLPA

Dans son mémoire, S.É.-AQLPA rappelle que le Comité Warren et la Commission Nicolet recommandaient que la sécurisation du réseau électrique fasse l'objet d'une approche intégrée, touchant à la fois les fonctions de transport, de répartition et de distribution d'Hydro-Québec³⁸.

L'intervenant souligne que la stratégie de sécurisation globale du Transporteur, qui s'échelonne sur sept ans, comporte certaines limites. En effet, bien que les objectifs de la stratégie s'inscrivent dans une perspective globale conforme aux vœux du Comité Warren et de la Commission Nicolet, et que la notion d'axe stratégique y soit exploitée, la méthode d'évaluation des risques développée par le Transporteur laisse l'intervenante perplexe³⁹.

S.É.-AQLPA prétend que la stratégie du Transporteur ne comprend aucun lien avec la planification décennale des ajouts au réseau de transport. L'intervenant indique qu'il aurait été souhaitable, compte tenu de l'horizon de sept ans prévu pour le programme de sécurisation du réseau, que celui-ci s'établisse en coordination avec la planification des ajouts à ce réseau⁴⁰.

S.É.-AQLPA indique que la stratégie de sécurisation du Transporteur comprend aussi 82 autres projets de sécurisation du réseau régional de moins de 25 M\$ chacun, étalés sur six ans, qui avaient été présentés à la Régie pour autorisation⁴¹ mais dont l'examen a été reporté dans le cadre d'un dossier distinct portant sur la stratégie globale de sécurisation du réseau du Transporteur⁴².

S.É.-AQLPA souligne que la stratégie du Transporteur n'intègre aucune planification quant à la fonction de répartition. En effet, compte tenu qu'une part importante des investissements liés au déglaceur de Lévis équivaut au coût d'installation d'un compensateur statique, l'intervenant prétend qu'il pourrait y avoir avantage à utiliser les compensateurs statiques actuels du réseau pour déglacer.

³⁸ Pièce S.É.-AQLPA-3, document 1, pages 1 et 2.

³⁹ Pièce S.É.-AQLPA-3, document 1, pages 3 et 4.

⁴⁰ Pièce S.É.-AQLPA-3, document 1, pages 4 et 5.

⁴¹ Décision D-2004-87, dossier R-3520-2003, 30 avril 2004, page 12.

⁴² Argumentation de S.É.-AQLPA, 17 juin 2004, page 4.

Enfin, l'intervenant est d'avis que la stratégie du Transporteur n'intègre pas de mesures de sécurisation du réseau de distribution, contrairement à ce qui était souhaité par le Comité Warren et la Commission Nicolet⁴³. En l'absence d'intégration à cet égard, S.É.-AQLPA est d'avis qu'il est impossible de déterminer si les objectifs de sécurisation du réseau sont atteints, d'autant plus que la Régie n'est saisie que d'une parcelle de la stratégie de sécurisation du Transporteur⁴⁴. En effet, l'intervenant souligne que le projet de déglaceur au poste de Lévis fait partie d'un tout, soit la stratégie de sécurisation du réseau, et que la Régie ne pourrait se prononcer à la pièce sur un projet sans connaître le sort réservé aux autres parties constitutives de cette stratégie⁴⁵.

S.É.-AQLPA invite donc la Régie à reporter l'étude du projet du déglaceur au poste de Lévis et à l'inclure à un nouveau dossier portant sur l'ensemble des projets d'investissements d'Hydro-Québec, tant pour les réseaux de transport que de distribution, en vue de sécuriser le réseau électrique⁴⁶.

3.2 UC

UC est d'avis que le projet du déglaceur de Lévis ne rencontre pas l'ensemble des conditions requises par la Loi et le Règlement. L'intervenante présente certaines alternatives au projet du Transporteur et soumet que la preuve de ce dernier ne révèle pas hors de tout doute que le projet proposé soit celui qui puisse améliorer le plus sensiblement le niveau de sécurisation du réseau de transport.

Il est inacceptable, pour UC, que l'approche d'analyse de risque suggérée par le Transporteur n'ait pas fait l'objet d'une contre-expertise indépendante tel que le suggérait la Commission Nicolet⁴⁷. L'intervenante souligne que le Transporteur base l'ensemble de sa stratégie d'application des techniques de déglacage sur l'outil d'analyse interne du Transporteur⁴⁸.

Par ailleurs, UC considère que la justification fournie par le Transporteur quant au minimum retenu de 80 % d'amélioration relative de la cote de risque, fixé pour évaluer divers

⁴³ Pièce S.É.-AQLPA-3, document 1, page 5.

⁴⁴ Pièce S.É.-AQLPA-3, document 1, pages 5 et 6.

⁴⁵ Argumentation de S.É.-AQLPA, 17 juin 2004, pages 1 et 2.

⁴⁶ Pièce S.É.-AQLPA-3, document 1, page 7.

⁴⁷ Argumentation finale de UC, 17 juin 2004, page 4.

⁴⁸ Argumentation finale de UC, 17 juin 2004, page 8.

scénarios, demeure très subjective. L'intervenante souligne qu'il n'existe cependant aucune norme à ce sujet dans l'industrie électrique⁴⁹.

Tenant compte de l'avis de son expert, l'intervenante recommande que la Régie examine sereinement d'autres solutions, avant que la décision d'investir plusieurs centaines de millions de dollars ne soit prise. UC ajoute que la Régie doit obtenir une confirmation qu'il s'agit d'une solution éprouvée et sans risque⁵⁰, puisque l'intervenante est d'avis que la solution retenue est dispendieuse, non éprouvée et qu'elle constitue une approche complexe⁵¹.

L'intervenante se dit préoccupée par la fiabilité de l'alimentation des consommateurs tant du point de vue technique qu'économique et déplore l'absence de véritable comparaison scientifique avec d'autres solutions⁵².

UC estime que la demande du Transporteur est tout à fait inappropriée et mal fondée. L'intervenante recommande le rejet de cette demande et s'oppose à ce que les sommes en cause soient incluses éventuellement dans la base de tarification du Transporteur⁵³.

4. OPINION DE LA RÉGIE

Le Projet du Transporteur doit être préalablement autorisé par la Régie aux termes de l'article 73 de la Loi :

« 73. Le transporteur d'électricité (...) doi[t] 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 ».

Le paragraphe 1^o a) du premier alinéa de l'article 1 du Règlement précise les cas qui sont soumis à l'autorisation de la Régie :

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

⁴⁹ Argumentation finale de UC, 17 juin 2004, pages 8 et 9.

⁵⁰ Mémoire de UC : rapport d'expertise du professeur Guy Olivier, page 4.

⁵¹ Argumentation finale de UC, 17 juin 2004, page 10.

⁵² Argumentation finale de UC, 17 juin 2004, pages 1 et 2.

⁵³ Argumentation finale de UC, 17 juin 2004, pages 9 et 10.

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 millions de dollars et plus».

La Régie analyse la preuve en fonction des critères du Règlement.

4.1 OBJECTIFS VISÉS

Pour donner suite aux recommandations de la Commission Nicolet, le Transporteur a entrepris une démarche de sécurisation visant, notamment, pour un événement similaire à celui de 1998, à réduire substantiellement le nombre de clients affectés et à rétablir plus rapidement l'alimentation en électricité. Ainsi, depuis 1998, Hydro-Québec a investi de façon importante, réalisant notamment la boucle de la Montérégie. L'entreprise a inclus également dans sa planification stratégique des dispositions visant le développement de techniques de renforcement et de déglacement de ses lignes de transport.

Le projet de déglaceur au poste de Lévis s'inscrit dans la stratégie globale de sécurisation du réseau de transport consistant à sécuriser les axes stratégiques à 735 kV qui alimentent des postes sources.

Les intervenants ne contestent pas l'objectif poursuivi par le Transporteur, mais soutiennent que la Régie doit se prononcer sur l'ensemble de la stratégie de sécurisation du réseau dans laquelle cette demande s'insère.

À l'instar du Transporteur, la Régie est d'avis qu'elle n'est pas appelée, en vertu de l'article 73 de la Loi et du Règlement à approuver les stratégies du Transporteur ou d'Hydro-Québec, mais plutôt des projets liés à des objectifs spécifiques. Ce qui ne signifie pas que la Régie ne doive pas tenir compte de l'ensemble des mesures du Transporteur. Elle doit en effet se demander si l'investissement sous étude deviendra inutile advenant que le Transporteur ne réalise pas la suite des investissements en sécurisation du réseau.

La sécurisation par déglacement des trois axes stratégiques reliés au poste de Lévis est une étape préalable essentielle à la sécurisation des réseaux régionaux de transport et du réseau de distribution d'électricité et, à cet égard, le projet du déglaceur de Lévis est utile. Le Transporteur établit que, pour effectuer l'alimentation des réseaux régionaux en aval du poste de Lévis, il a besoin que les postes sources soient alimentés à partir des axes stratégiques à 735 kV.

Compte tenu que la région de Québec et du Bas-Saint-Laurent est sujette au verglas et que le poste de Lévis est un point de transit important vers la Gaspésie et le sud du Québec, la Régie juge que l'objectif visant à sécuriser des axes stratégiques de transport d'électricité pour maintenir ce poste sous tension est raisonnable.

4.2 SOLUTIONS ENVISAGÉES, JUSTIFICATION DU PROJET ET IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU

Pour des raisons de coûts, le Transporteur choisit de procéder au déglacage et au renforcement mécanique des axes stratégiques pour les sécuriser.

La Régie est d'avis qu'il incombe au Transporteur de faire ses choix technologiques lorsqu'il élabore un projet et de justifier devant la Régie que son projet va lui permettre de rencontrer ses objectifs. Le Transporteur explique que son choix technologique est à un stade de développement plus avancé que les solutions proposées par l'intervenant UC. La technologie retenue n'est pas nouvelle, c'est son application au déglacage de lignes à 735 kV qui est une première. La Régie note qu'un groupe d'experts internationaux en a confirmé les chances de succès.

En ce qui a trait à l'impact du projet sur la fiabilité du réseau de transport, la Régie se range à l'appréciation du Transporteur, à l'effet que ce dernier soit positif. Il permet à certaines lignes de résister à des charges de verglas plus considérables, de même qu'il augmente et diversifie les appareils de compensation dynamiques à Lévis.

4.3 COÛTS DU PROJET

La Régie prend acte que tout dépassement de 15 % ou de 25 M\$ du montant de 190,8 M\$, autorisé par le conseil d'administration, fera l'objet d'une nouvelle autorisation de celui-ci. Elle prend également acte de l'engagement du Transporteur d'en informer la Régie en temps opportun. Les dépassements de coûts, le cas échéant, devront être justifiés.

La Régie souligne que le Transporteur doit assumer le fardeau de la preuve relativement au caractère raisonnable des coûts. Elle demande au Transporteur de présenter une comparaison des coûts réels par rapport au budget dans le cadre du rapport annuel de l'entreprise.

4.4 FAISABILITÉ ÉCONOMIQUE, IMPACT TARIFAIRE ET COMPTE DE FRAIS REPORTÉS

Ce projet, comparable à une police d'assurance comme le Transporteur l'indique, est justifié en regard des conséquences sociales et économiques de la répétition d'un épisode de verglas comme celui de 1998. Il vise à améliorer la qualité des services de transport offerts à l'ensemble des clients du Transporteur.

Le projet du déglaceur Lévis implique un investissement de 190,8 M\$ et fait partie des investissements ne générant pas de revenus additionnels, contrairement à un projet destiné à desservir de nouveaux clients. Un investissement qui ne génère pas de revenus additionnels a, sur la base d'une analyse à la marge, un effet à la hausse sur les tarifs. Dans le cas présent, le projet génère une hausse, sur une base purement marginale, d'environ 0,4 %⁵⁴.

Par ailleurs, du point de vue tarifaire, si les mises en exploitation de l'ensemble des projets ne générant pas de revenus additionnels, soit les projets des catégories *Maintien des actifs*, *Amélioration de la qualité* (incluant Verglas et Sécurisation) et *Respect des exigences*, ne dépassent pas la charge annuelle d'amortissement de l'ensemble des actifs du Transporteur sur la période considérée, ces projets n'entraînent pas une hausse des tarifs, la base de tarification en fin d'année étant alors égale ou inférieure à celle existant en début d'année.

La Régie considère que le projet est acceptable du point de vue de son impact sur les tarifs du Transporteur puisqu'il n'entraîne pas de pression à la hausse sur ces tarifs.

Enfin, le Transporteur devra soumettre le coût de ces équipements dans le cadre d'un processus tarifaire afin qu'il puisse être jugé prudemment acquis et utile et ainsi être intégré à la base de tarification.

En ce qui concerne la demande de créer un compte de frais reportés, la Régie juge que, dans la mesure où les coûts reliés aux analyses structurales, aux dessins pour des modifications à apporter aux pylônes, aux achats et travaux de modification aux types d'acier, aux activités de manutention et d'inspection sont liés de façon intrinsèque au programme de sécurité

⁵⁴ Pièce HQT-12, document 1, page 62 : La Régie obtient ce résultat en comparant le tarif annuel de 71,73 \$/kW (Tableau 32.1A Impact tarifaire à la marge des investissements ne générant pas de revenus additionnels, excluant le déglaceur Lévis) avec celui de 72,04 \$/kW (Tableau 32.1B Impact tarifaire à la marge des investissements ne générant pas de revenus additionnels, incluant le déglaceur Lévis) .

globale, ces coûts peuvent être traités, du point de vue réglementaire, comme des dépenses d'immobilisations. Pour la Régie, ces coûts, tout comme ceux reliés au déglaceur Lévis lui-même, peuvent être considérés comme procurant une « valeur ajoutée à un actif existant » et, en ce sens, correspondent à la notion d'actif. Conséquemment la Régie permet au Transporteur de créer un CFR. Elle permet également l'inscription à ce compte des coûts de l'ordre de 17,2 M\$ dans le cadre du présent projet et de les amortir sur la période correspondant à la durée de vie utile moyenne restante des actifs ayant bénéficié des améliorations.

La Régie prend acte de l'intention du Transporteur de présenter l'état du CFR dans le cadre de son rapport annuel.

4.5 CONCLUSION

La Régie est d'avis que le projet du Transporteur satisfait aux exigences de l'article 73 de la Loi et du Règlement.

VU ce qui précède;

CONSIDÉRANT la *Loi sur la Régie de l'énergie*⁵⁵, et plus particulièrement l'article 73;

CONSIDÉRANT le *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*⁵⁶;

La Régie de l'énergie :

ACCORDE au Transporteur l'autorisation de réaliser le projet du déglaceur Lévis conformément à la preuve soumise à l'appui de la présente demande, 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 tant la description technique que les coûts;

⁵⁵ L.R.Q., c. R-6.01.

⁵⁶ (2001) 133 G.O. II, 6165.

PERMET au Transporteur d'établir un compte de frais reportés, pour inclusion éventuelle dans sa base de tarification, afin d'y inscrire les coûts du programme global de sécurisation du réseau de transport qui, selon les principes comptables généralement reconnus, ne pourraient être comptabilisés comme immobilisations;

RECONNAÎT l'inscription par le Transporteur à ce compte de frais reportés d'un montant de l'ordre de 17,2 M\$ dans le cadre du présent projet du déglaceur Lévis;

PREND ACTE de l'intention du Transporteur de présenter l'état du compte de frais reportés dans le cadre de son rapport annuel et lui **DEMANDE** de présenter une comparaison des coûts réels du projet par rapport au budget.

Francine Roy
Régisseure

Liste des représentants :

- Hydro-Québec représentée par M^e F. Jean Morel;
- Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (S.É.-AQLPA) représenté par M^e Dominique Neuman;
- Union des consommateurs (UC) représentée par M^e Claude Tardif.