

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-601.

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
Général 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 antivol 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- sment 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 évènements 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.