

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2013-120	R-3832-2013	1 ^{er} août 2013
------------	-------------	---------------------------

PRÉSENT :

Gilles Boulianne
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

Décision finale

*Demande du Transporteur et du Distributeur relative au
poste Duchesnay*

1. DEMANDE

[1] Le 12 février 2013, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) et dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) (collectivement, les Demandeurs) déposent auprès de la Régie de l'énergie (la Régie) une demande en vertu de l'article 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*¹ (la Loi) afin d'obtenir son autorisation pour acquérir, construire ou disposer d'immeubles ou d'actifs destinés au transport d'électricité et à la distribution d'électricité dans le cadre d'un projet conjoint, le nouveau poste Duchesnay (le Projet).

[2] Le projet du Transporteur vise la construction et l'acquisition des immeubles et des actifs requis pour le nouveau poste Duchesnay à 315-25 kV, ainsi que les travaux nécessaires à son raccordement au réseau de transport et au réseau de télécommunications. Il prévoit également le démantèlement du poste de Val-Rose à 69-25 kV, de sa ligne d'alimentation à 69 kV (757) et de la section 230-69 kV au poste de Québec en 2016 et 2017. Le coût total de l'investissement s'élève à 66,7 M\$.

[3] Le projet du Distributeur vise la construction et l'acquisition des immeubles et des actifs nécessaires au raccordement du nouveau poste Duchesnay au réseau de distribution, le transfert de l'ensemble des charges du poste de Val-Rose vers le nouveau poste et le transfert des blocs de charge des postes Anne-Hébert, de Donnacona, de Saint-Raymond et de Neufchâtel vers le nouveau poste. Le coût total de l'investissement s'élève à 13 M\$ et le projet devrait se terminer en 2015.

[4] Par ailleurs, le Transporteur dépose, sous pli séparé et confidentiel, les annexes 1 à 3 de la pièce B-0007 (les Documents). Il s'agit respectivement du schéma unifilaire du poste Duchesnay, du tracé des lignes de bouclage à 315 kV du poste Duchesnay au réseau Jacques-Cartier - Laurentides ainsi que du schéma unifilaire du poste de Québec. Le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance, en vertu de l'article 30 de la Loi, interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus dans ces Documents.

¹ L.R.Q., c. R-6.01.

[5] Le Transporteur soumet aussi, avec sa demande d'autorisation, une nouvelle proposition de suivi, dans le cadre de ses rapports annuels, qui serait applicable au présent projet et à tout futur projet d'investissement en transport d'électricité d'un coût de 25 M\$ et plus.

[6] Le 25 février 2013, la Régie publie sur son site internet un avis indiquant aux personnes intéressées qu'elles peuvent soumettre des observations écrites, au plus tard le 8 mars 2013 et que les Demandeurs pourront y répondre, au plus tard le 15 mars 2013. La Régie demande également aux Demandeurs de publier cet avis sur leur site internet. Aucune observation écrite n'a été déposée au dossier.

[7] Le 21 mai 2013, la Régie tient une séance de travail qui donne lieu à une demande de renseignements transmise le 30 mai 2013. Les Demandeurs déposent leurs réponses le 7 juin 2013. La Régie prend alors le dossier en délibéré.

[8] La présente décision porte sur le Projet, sur le suivi proposé des projets de 25 M\$ et plus ainsi que sur le traitement confidentiel des Documents.

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

[9] Les Demandeurs présentent leur demande en vertu de l'article 73 de la Loi et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*² (le Règlement).

[10] Le Règlement prévoit que les Demandeurs doivent obtenir une autorisation spécifique et préalable de la Régie lorsque le coût global d'un projet est égal ou supérieur à 25 M\$ pour le Transporteur et à 10 M\$ pour le Distributeur³. Le Règlement prescrit les renseignements qui doivent accompagner une telle demande⁴.

² (2001) 133 G.O. II, 6165.

³ Article 1(1^o)(a et b) du Règlement.

⁴ Articles 2 et 3 du Règlement.

3. ANALYSE

3.1 MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET

[11] Depuis l'implantation des postes de Beauport, Frontenac-1, Frontenac-2 et Neufchâtel à 315-25 kV sur le réseau de la Communauté métropolitaine de Québec (la CMQ) à la fin des années 1970 et au début des années 1980, le Transporteur et le Distributeur ont répondu à la croissance de la demande en optimisant l'utilisation des réseaux par de multiples mouvements de charges. Ainsi, ils ont repoussé les nouveaux investissements nécessaires. Compte tenu du contexte observé sur leurs réseaux respectifs desservant la CMQ, ils ont constitué, en 2005, un groupe de travail pour étudier les diverses solutions pouvant assurer une évolution optimale de ces réseaux.

[12] En avril 2008, en résultat des travaux de ce groupe, le Transporteur a émis son *Plan d'évolution portant sur le réseau régional de la Communauté métropolitaine de Québec* (le Plan). À ce jour, les quatre projets découlant du Plan ont été autorisés par la Régie⁵. La mise en place du nouveau poste de Limoilou a été l'étape charnière du Plan en initiant le démantèlement d'installations à 69 kV dont la source est le poste de Québec.

[13] Le Projet poursuit cette orientation du Plan et l'addition d'un poste de transport est justifié autant par la croissance de la charge que par la pérennité des installations du Transporteur. Il s'inscrit dans la poursuite de l'objectif d'élimination graduelle du réseau à 69 kV desservant la CMQ. Le poste Duchesnay à 315-25 kV remplacera le poste vétuste de Val-Rose. Il sera situé dans la municipalité de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier.

[14] Pour le Distributeur, ce nouveau poste permettra de sécuriser l'alimentation à 25 kV des clients de Shannon, de Lac-St-Joseph, de Fossambault-sur-le-Lac et de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier et d'absorber la croissance prévue de la charge de ces municipalités.

⁵ Dossiers R-3666-2008 et R-3691-2009 (Anne-Hébert); dossier R-3761-2011 (Charlesbourg); dossier R-3736-2010 (Limoilou); dossier R-3789-2012 (Lefrançois).

3.2 AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES

[15] Les Demandeurs ont conjointement analysé les trois solutions suivantes :

- solution 1 : construction du nouveau poste Duchesnay à 315-25 kV raccordé en double dérivation entre les postes des Laurentides et de la Jacques-Cartier;
- solution 2 : construction du nouveau poste Duchesnay à 69-25 kV raccordé à partir du poste Leneuf;
- solution 3 : reconstruction du poste de Val-Rose à 69-25 kV et de sa ligne d'alimentation.

[16] La solution 3 ne permet pas l'élimination de réseau à 69 kV à partir du poste de Québec, tandis que les solutions 1 et 2 amènent le démantèlement du poste de Val-Rose, de sa ligne d'alimentation et de la section à 230-69 kV du poste de Québec.

[17] Les Demandeurs présentent un tableau de comparaison économique des trois solutions et concluent, à partir des résultats de l'analyse économique, que les coûts globaux actualisés de la solution 1 sont inférieurs à ceux des autres solutions.

Tableau 1
Comparaison économique des solutions
(M\$ actualisés 2012)

	Scénario 1 Duchesnay 315-25 kV	Scénario 2 Duchesnay 69-25 kV	Scénario 3 Val-Rose 69-25 kV
HQT			
Investissements	53,3	66,5	66,3
Valeurs résiduelles	-1,0	-2,0	-1,4
Charges d'exploitation	0	0	1,0
Taxes	3,2	4,2	4,1
Pertes électriques	1,4	2,8	13,4
Coûts globaux actualisés HQT	56,9	71,5	83,4

	Scénario 1 Duchesnay 315-25 kV	Scénario 2 Duchesnay 69-25 kV	Scénario 3 Val-Rose 69-25 kV
HQD			
Investissements	10,6	10,6	10,0
Réinvestissements	2,6	2,6	2,6
Valeurs résiduelles	-1,7	-1,7	-1,6
Taxes	0,6	0,6	0,6
Coûts globaux actualisés HQD	12,1	12,1	11,6
Total Coûts globaux actualisés	69,0	83,6	95,0

Source : Pièce B-0004, p. 19, Tableau 3.

3.3 JUSTIFICATION DU PROJET

[18] La solution proposée, qui a fait l'objet d'une planification intégrée avec le Distributeur, permet d'ajouter des infrastructures de réseau répondant aux besoins de croissance de la charge. L'accroissement de la charge se traduit, entre autres, par un dépassement de la Capacité limite de transformation (CLT) du poste de Val-Rose depuis plusieurs années. De plus, le fait que la charge totale de la zone d'étude dépassera la CLT totale des cinq postes qui l'alimentent justifie l'ajout de la capacité supplémentaire au réseau. Enfin, la solution de transfert de charge entre les postes n'est plus une solution viable.

[19] Cette solution permet aussi d'éviter des investissements liés à la pérennité du poste de Val-Rose, de sa ligne d'alimentation ainsi que de la section à 230-69 kV du poste de Québec, poursuivant ainsi l'orientation du Plan initié par les projets Limoilou, Charlesbourg et Lefrançois.

3.4 COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[20] Les coûts associés au projet du Transporteur s'élèvent à 66,7 M\$, incluant un montant de 2,4 M\$ pour les installations de télécommunication. Les coûts relatifs aux ajouts au réseau de transport, associés à la catégorie d'investissement « croissance des besoins de la clientèle » (Croissance) sont de l'ordre de 37,5 M\$, alors que les coûts

associés à la catégorie « maintien des actifs » (Maintien) sont de l'ordre de 29,2 M\$. Une provision pour couvrir les incertitudes imputables aux risques et aux imprécisions est incluse. Elle s'élève à 9,2 % du coût du projet du Transporteur, après soustraction des « autres coûts » et des frais financiers.

Tableau 2
Coûts des travaux avant-projet et projet par élément
(en milliers de dollars de réalisation)

	Total lignes	Total postes	Total transport (lignes et postes)	Télécommunications	Total lignes, postes et télécomm.
Coûts de l'avant-projet					
Études d'avant-projet	959,2	1 083,3	2 042,5	211,4	2 253,9
Autres coûts	2,1	1,7	3,8		3,8
Frais financiers	45,3	58,7	103,9	6,0	109,9
Sous-total	1 006,5	1 143,7	2 150,2	217,4	2 367,6
Coûts du projet					
Ingénierie interne	516,6	1 521,0	2 037,6	96,5	2 134,1
Ingénierie externe	528,9	1 186,2	1 715,1	185,0	1 900,1
Client	1 420,1	1 857,8	3 277,9	424,8	3 702,7
Approvisionnement	3 328,6	13 087,6	16 416,2	401,6	16 817,8
Construction	7 166,0	14 805,7	21 971,7	431,2	22 402,9
Gérance interne	1 487,3	4 504,0	5 991,3	253,6	6 244,9
Gérance externe	191,0	621,1	812,1		812,1
Provision	1 218,4	4 296,0	5 514,4	262,1	5 776,5
Autres coûts	256,1	858,0	1 114,1		1 114,1
Frais financiers	1 135,6	2 210,1	3 345,7	114,8	3 460,5
Sous-total	17 248,6	44 947,5	62 196,1	2 169,6	64 365,7
TOTAL	18 255,1	46 091,2	64 346,3	2 387,0	66 733,3

Source : Pièce B-0006, p. 12.

[21] Les coûts associés au projet du Distributeur s'élèvent à 13 M\$. Les coûts d'investissements les plus importants sont reliés aux travaux civils (37 %) et aux travaux électriques aériens (21 %). L'estimation des coûts est effectuée sur la base des coûts unitaires pour les travaux aériens et souterrains (civils et électriques) et inclut une réserve de 10 % pour imprévus.

Tableau 3
Coûts annuels du projet (en k\$ courants)

Nature des travaux	Dépenses antérieures	2012	2013	2014	2015	Total
Ingénierie	6	159	669	574	90	1 498
Travaux civils			709	4 000		4 709
Travaux électriques aériens				1 374	1 422	2 796
Travaux électriques souterrains					1 800	1 800
Sous-total	6	159	1 378	5 948	3 312	10 803
Réserve pour imprévus (10%)	1	16	138	595	331	1 081
Frais d'emprunt à capitaliser (6.799 %)	1	4	64	342	712	1 123
TOTAL	7	179	1 580	6 885	4 355	13 007

Source : Pièce B-0008, p. 15.

3.4.1 RAPPORTS DE SUIVI DES COÛTS DU PROJET

[22] Le Distributeur propose, aux fins du suivi de son projet, de faire état, dans son rapport annuel, des coûts réels des travaux, selon le format du tableau 3 ci-dessus, et d'une explication des écarts majeurs entre les coûts réels et les coûts projetés, de même qu'un suivi de l'échéancier de ses travaux.

[23] Quant au Transporteur, aux fins de la reddition de comptes de l'état d'avancement du présent projet et de tout futur projet d'investissement en transport d'un coût de 25 M\$ et plus pouvant nécessiter un suivi dans le cadre de ses rapports annuels à la Régie, si celle-ci le requiert, il soumet une proposition en quatre volets séquentiels.

a) Sur une base annuelle, jusqu'à la mise en service finale du projet

[24] Le Transporteur propose un tableau présentant une vision globale des coûts (autorisés, réels et prévus au 31 décembre de l'année visée) avec écarts entre les coûts autorisés et prévus (en M\$ et en %) ainsi que de la valeur cumulée et de l'horizon des mises en service du présent projet du Transporteur et de tout futur projet de 25 M\$ et plus, dans la mesure où la Régie accepte les quatre volets de sa proposition pour ces projets.

b) Sur une base ponctuelle, au besoin, jusqu'à ce que les coûts atteignent 50% de la valeur globale prévue du projet

[25] Le Transporteur entend présenter les justificatifs pertinents quant aux écarts significatifs, en annexe à sa vision globale des coûts et des mises en service. À cet effet, le Transporteur propose les seuils suivants, selon l'envergure des projets :

- pour les projets d'un montant supérieur ou égal à 100 M\$: $\pm 5 \%$;
- pour les projets d'un montant inférieur à 100 M\$: $\pm 10 \%$.

c) Sur une base annuelle, une fois que les coûts auront atteint 50 % de la valeur globale prévue du projet

[26] Le Transporteur propose, à cette étape de réalisation d'un projet, de présenter un tableau complémentaire des coûts (autorisés, réels et prévus) avec justification des écarts significatifs, selon les seuils préétablis ci-dessus, avec une ventilation des coûts par nature, selon quatre catégories de coûts, et pour chacun des volets Postes, Lignes et Télécommunications.

d) Lors de la mise en service finale du projet

[27] Le Transporteur propose un tableau détaillé des coûts réels *versus* les coûts autorisés, selon la même forme et le même niveau de détail que ceux du tableau 2 de la pièce B-0006, accompagné d'un suivi de l'échéancier du projet et, le cas échéant, des justificatifs pertinents quant aux écarts significatifs identifiés selon les seuils préétablis ci-dessus.

[28] Au soutien de sa proposition, le Transporteur précise les principaux avantages sous-jacents aux pistes d'optimisation qu'il a identifiées:

- format de présentation offrant un premier niveau d'analyse plutôt que dans un format brut;
- meilleure perspective de l'ensemble et des composantes du portefeuille des projets d'investissement en cours présentant un coût égal ou supérieur à 25 M\$;
- optimisation des activités relatives à la collecte et à la consolidation des données source;
- préservation de la prérogative de la Régie de demander toute information complémentaire jugée utile, dans le cadre de son examen des rapports annuels du Transporteur;
- préservation de l'engagement du Transporteur de fournir à la Régie
 - une justification des écarts significatifs en cours de réalisation des projets visés, au-delà des seuils proposés;
 - l'ensemble des informations détaillées pour les projets nécessitant un suivi, au moment de leur mise en service finale⁶.

[29] En réponse à une demande de renseignements, le Transporteur précise que le principal problème quant à la présentation annuelle de l'information sous la forme actuelle provient du fait que les données par rubrique de coûts par nature, telles qu'utilisées par les groupes Hydro-Québec Équipement et Services partagés (HQÉSP) et Technologie, ne sont pas disponibles dans le système d'information de gestion du Transporteur, ce qui nécessite un exercice manuel exigeant de collecte, de consolidation et de validation des données⁷.

⁶ Pièce B-0006, p. 20-22.

⁷ Pièce B-0021, p. 5.

[30] Il soutient que sa proposition a pour effet une réduction des étapes de manipulation de données qui minimise le risque d'erreur et génère un gain de temps appréciable. Le Transporteur peut ainsi concentrer davantage ses efforts aux fins de l'analyse et de la justification des écarts significatifs.

[31] Le Transporteur invoque également le nombre croissant de projets dont le suivi est requis, de même que les délais restreints pour produire le rapport annuel conformément aux exigences de la Régie.

[32] Questionné sur le niveau de détail des mises en service partielles, le Transporteur précise que la valeur cumulée des mises en service au 31 décembre de l'année visée par le rapport annuel serait intégrée dans le tableau présentant une vision globale des coûts. De plus, un découpage de la valeur des mises en service par volet (Postes, Lignes et Télécommunications) sera ajouté à l'information existante, lorsque le projet aura atteint un niveau de 50 % de réalisation. Le Transporteur souligne également la part très faible que représente le montant cumulé des mises en service partielles avec un niveau de réalisation inférieur à 50 %, dans la prévision globale du montant des projets en cours de réalisation (excluant le projet d'intégration des parcs éoliens de l'appel d'offres 2005-003)⁸.

[33] Enfin, le Transporteur n'entend pas produire le tableau sur l'état de l'avancement des projets, comme présenté actuellement dans les rapports annuels. Il précise, notamment, que le justificatif des écarts significatifs fera état des impacts associés au devancement ou report des échéances des étapes de réalisation du projet telles que les mises en service, le cas échéant⁹.

3.5 IMPACT TARIFAIRE DU PROJET

3.5.1 IMPACT TARIFAIRE DU PROJET DU TRANSPORTEUR

[34] Le projet du Transporteur s'inscrit dans les catégories d'investissement Maintien (29,2 M\$) et Croissance (37,5 M\$). Ces derniers coûts associés à la Croissance donnent lieu à une contribution estimée du Distributeur de l'ordre de 25,9 M\$ pour une demande

⁸ *Ibid.*, p. 7.

⁹ *Ibid.*, p. 8.

additionnelle de l'ordre de 20 MW¹⁰. Le montant final de la contribution sera déterminé à la suite de la mise en service du projet. Les mises en service sont prévues en septembre 2015 et les démantèlements en décembre 2016 et en août 2017¹¹.

[35] Afin de déterminer l'impact sur les revenus requis à la suite de la mise en service de son projet, le Transporteur prend en compte les coûts du projet, soit les coûts associés à l'amortissement, au financement et à la taxe sur les services publics.

[36] L'impact annuel moyen du projet du Transporteur, combinant les catégories d'investissement Croissance et Maintien sur les revenus requis est de 3 M\$ sur une période de 20 ans et de 2,2 M\$ sur une période de 40 ans, ce qui représente un impact à la marge de 0,1 % sur les mêmes périodes, par rapport aux revenus requis approuvés par la Régie pour l'année 2012.

3.5.2 IMPACT TARIFAIRE DU PROJET DU DISTRIBUTEUR

[37] À l'instar du Transporteur, le Distributeur prend en considération les coûts de son projet, soit ceux associés à l'amortissement des actifs, le coût du capital, ainsi que la taxe sur les services publics pour déterminer l'impact relatif à ses investissements.

[38] En 2016, première année complète après la mise en service du projet, l'augmentation des revenus requis est de l'ordre de 3,8 M\$¹². Cet impact décroît au fil des ans jusqu'en 2043.

3.6 AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[39] L'annexe 5 de la pièce B-0007 fait état de diverses autorisations que le Transporteur devra obtenir en vertu des lois et règlements applicables, comme la *Loi sur la qualité de l'environnement*¹³.

¹⁰ Pièce B-0007, Annexe 7, p. 3.

¹¹ Pièce B-0006, p. 11.

¹² Pièce B-0015, p. 18.

¹³ L.R.Q., c. Q-2.

[40] Dans le cadre du projet du Distributeur, des autorisations devront être obtenues du Ministère des transports du Québec (MTQ) et du Ministère du développement durable, de l'environnement, de la faune et des parcs (MDDEFP)¹⁴.

3.7 IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE

[41] La mise en place d'un nouveau poste dans la zone Nord-Ouest de la CMQ permettra de résoudre les enjeux reliés au dépassement de capacité des postes de Val-Rose, Anne-Hébert, de Donnacona et de Saint-Raymond. La CLT du poste de Val-Rose est actuellement dépassée tandis que celle des autres postes sera dépassée à court et moyen termes.

[42] De plus, la modification entraînée par le Projet au réseau d'alimentation électrique à haute tension répondra aux critères relatifs à l'exploitation et à la continuité de service des clients de la zone.

[43] Enfin, le transfert des charges du poste de Val-Rose vers le nouveau poste Duchesnay aura un impact positif sur la fiabilité de l'alimentation des clients. Le poste Duchesnay est conçu à partir des critères de fiabilité actuels pour un poste en milieu périurbain et il possèdera deux circuits d'alimentation, ce qui en fera un poste plus fiable que le poste de Val-Rose.

4. OPINION DE LA RÉGIE

4.1 CONCLUSIONS SUR LE PROJET

[44] À la suite de l'examen de la preuve présentée par les Demandeurs, la Régie constate que le Projet est conçu et sera réalisé selon les pratiques usuelles adoptées par les Demandeurs.

¹⁴ Pièce B-0008, p. 13.

[45] L'analyse du Projet montre que cet investissement est nécessaire afin d'assurer la pérennité des installations du Transporteur et d'intégrer une capacité additionnelle aux équipements de son réseau par l'ajout d'un nouveau poste en remplacement d'un poste vétuste. Cette source permettra de sécuriser l'alimentation des clients et d'absorber la croissance prévue de la charge dans les municipalités desservies. Le Distributeur disposera également d'une source située au centre de la charge lui permettant une évolution flexible et optimale de son réseau de distribution à 25 kV de la zone Nord-Ouest de la CMQ.

[46] Le Projet s'inscrit dans l'objectif d'éliminer graduellement le réseau à 69 kV et permettra également d'intégrer les besoins en croissance de la charge locale pour la zone nord-ouest de la CMQ.

[47] Enfin, la solution retenue par les Demandeurs est la plus économique des solutions envisagées.

[48] En conséquence, la Régie est d'avis qu'il y a lieu d'autoriser le Projet conjoint du Transporteur et du Distributeur, comme soumis.

[49] Par ailleurs, la Régie prend acte de l'engagement des Demandeurs de ne pas dépasser de plus de 15 % le montant de leur projet respectif autorisé par le conseil d'administration d'Hydro-Québec (le CA). Le cas échéant, ils devront obtenir une nouvelle autorisation de ce dernier et en informer la Régie en temps opportun. La Régie note également l'engagement des Demandeurs à déployer tous les efforts afin de contenir les coûts du Projet à l'intérieur des montants précités.

4.2 CONFIDENTIALITÉ DES DOCUMENTS

[50] Le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance interdisant la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus aux Documents, pour des motifs d'intérêt public. À l'appui de cette demande, le Transporteur dépose l'affirmation solennelle du chef, Planification des réseaux régionaux pour la division Hydro-Québec TransÉnergie. Celui-ci mentionne que les Documents contiennent des renseignements d'ordre stratégique relatifs aux installations du Transporteur et que la divulgation publique de ces renseignements faciliterait la localisation des diverses installations (lignes et postes), permettrait d'identifier leurs caractéristiques et ainsi

pourrait compromettre la sécurité du réseau de transport. Il fait valoir que, pour cette raison, le caractère confidentiel de ces renseignements doit être reconnu par la Régie.

[51] La Régie accueille la demande de traitement confidentiel du Transporteur à l'égard des Documents.

4.3 SUIVI DU PROJET AU RAPPORT ANNUEL

[52] En ce qui a trait à la proposition du Distributeur en matière de suivi de projet, la Régie note qu'elle est conforme au rapport de suivi généralement fourni par ce dernier et la juge satisfaisante pour les besoins de suivi du présent projet du Distributeur.

[53] Pour ce qui est du Transporteur, comme indiqué précédemment, ce dernier soumet une proposition aux fins de la reddition de compte de l'état d'avancement du présent projet et de tout futur projet d'investissement en transport d'un coût de 25 M\$ et plus, pouvant nécessiter un suivi dans le cadre de ses rapports annuels à la Régie.

[54] D'entrée de jeu, la Régie tient à souligner que le suivi de l'état d'avancement des projets autorisés, de 25 M\$ et plus, constitue une activité importante de surveillance qui vise, notamment, à s'assurer que les projets sont réalisés conformément à l'autorisation obtenue, en termes de contenu, d'échéancier et de coût. Le cas échéant, tout écart significatif doit être expliqué. La Régie doit s'assurer d'obtenir les informations nécessaires pour effectuer un suivi adéquat.

[55] À ce jour, les suivis de ces projets, exigés par la Régie, dans le cadre du rapport annuel, portent sur trois aspects :

- le suivi des coûts réels du projet;
- le suivi de l'échéancier du projet;
- le cas échéant, l'explication des écarts majeurs des coûts projetés et réels et des échéances.

[56] Sur ce dernier point, le Transporteur propose de produire, le cas échéant, une justification des écarts significatifs lorsque ces derniers atteignent $\pm 10\%$ ou $\pm 5\%$ du coût global du projet, selon que ce dernier est inférieur ou non à 100 M\$. Le Transporteur explique que les seuils ci-dessus tiennent compte de l'importance relative des projets et du fait que le coût total de tout projet de plus de 25 M\$ ne doit pas dépasser plus de 15 % le montant autorisé par le CA, auquel cas le Transporteur doit obtenir une autorisation de ce dernier et, le cas échéant, en aviser la Régie en temps opportun¹⁵.

[57] Selon la Régie, l'explication des écarts constitue un aspect essentiel du suivi d'un projet. La Régie doit examiner les écarts en fonction, non seulement, du niveau global des coûts mais également de la structure de ces coûts. Elle est d'avis que l'analyse des écarts de coûts doit ainsi tenir compte de ceux observés pour chaque composante du projet en mettant l'accent sur les événements marquants survenus dans la réalisation de ces composantes.

[58] La Régie considère que la proposition du Transporteur ne lui permet pas d'effectuer un suivi adéquat.

[59] Selon la Régie, il est difficile de fixer une valeur prédéterminée à un écart nécessitant justification, étant donné la grande variabilité des projets de plus de 25 M\$ soumis en vertu de l'article 73 de la Loi. La Régie s'attend toutefois à ce que le Transporteur justifie, au minimum et ce, pour le volet Télécommunications, pour chacune des lignes et pour chacun des postes de transport faisant l'objet d'un projet, tout écart de coût positif ou négatif dont le montant excède 10 % du coût initialement estimé ou 1 M\$, selon la plus élevée de ces valeurs.

[60] Le Transporteur propose de produire, une fois que les coûts d'un projet auront atteint 50 % de sa valeur globale prévue, le tableau 4 ci-dessous. Selon le Transporteur, c'est à partir de ce niveau de réalisation que les prévisions de coûts de projets sont normalement plus stables et fournissent un meilleur signal des coûts prévus¹⁶.

¹⁵ Pièce B-0021, p. 6.

¹⁶ *Ibid.*, p. 8.

Tableau 4
Coûts de construction du poste Duchesnay (315-25KV)

Volet	Gr. Nat. Compt. (HQT)	Invest. cumul. au 31/12/20xx (a)	Invest. final prévu (b)	Mise en service au 31/12/20xx (c)	Valeur à autoriser Régie (d)	Réalisés % (a)/(b)
TÉLÉCOMMUNICATIONS	Autres biens - achat				401,6	
	Autres services				1 864,6	
	Frais financiers				120,8	
	Résultat	0,0	0,0	0,0	2 387,0	0,0%
POSTES DE TRANSPORT	Autres biens - achat				13 087,6	
	Prestation de travail HQT				990,4	
	Autres services				29 744,4	
	Frais financiers				2 268,8	
	Résultat	0,0	0,0		46 091,2	0,0%
LIGNES DE TRANSPORT	Autres biens - achat			0,0	3 328,6	
	Prestation de travail HQT				92,4	
	Autres services				13 653,2	
	Frais financiers				1 180,9	
	Résultat	0,0	0,0		18 255,1	0,0%
Résultat		0,0	0,0	0,0	66 733,3	0,0%

Source : Pièce B-0006, p.21.

[61] La Régie constate que, la proposition du Transporteur, appliquée au présent projet, ferait en sorte que le suivi détaillé des coûts du projet serait fourni dans le cadre de son rapport annuel de l'année 2015, soit l'année de mise en service finale¹⁷, alors que 80 % du projet serait réalisé. La Régie ne peut se satisfaire d'un tel niveau de suivi¹⁸.

¹⁷ Pièce B-0006, p. 11.

¹⁸ Pièce B-0007, Annexe 6, p. 3 et 4.

[62] La Régie est d'avis qu'un suivi approprié requiert le même niveau de détail de l'information durant la période de réalisation du projet.

[63] En ce qui a trait au regroupement de rubriques de coûts par nature proposé par le Transporteur, la Régie constate qu'il se résume, au maximum, à quatre catégories. Elle note que la catégorie de coûts « Autres services » intègre huit rubriques de coûts par nature sur 13 présentées en preuve¹⁹. La Régie juge trop élevé ce niveau d'agrégation.

[64] Dans le présent projet, la catégorie « Autres services » totalise 45,3 M\$, soit plus de 60 % du coût global du projet du Transporteur, dont 22,4 M\$, soit le tiers environ du coût global du projet, à la seule rubrique « Construction ». La Régie juge que les montants correspondant à la rubrique « Construction » doivent faire l'objet d'une catégorie distincte de coûts par nature. Il en est de même pour les coûts associés aux rubriques « Provision » et, le cas échéant, « Clé en main ».

[65] Quant à la ventilation des coûts selon les volets Lignes, Postes et Télécommunications, la Régie est d'avis que, lorsqu'un projet comprend plusieurs lignes et postes de transport ou que les coûts associés à ces équipements se rapportent à plusieurs catégories d'investissement, les informations présentées en suivi du projet devraient refléter cette distinction.

[66] Toutefois, compte tenu des difficultés soulevées par le Transporteur et dans la mesure où les écarts significatifs de coûts seront justifiés pour chacune des composantes du projet, la Régie juge qu'un découpage des coûts par volet Lignes, Postes et Télécommunications pourrait être acceptable avant la mise en service finale du projet. Par contre, elle estime que les coûts de chacun de ces volets devraient, le cas échéant, être ventilés entre les catégories d'investissement concernées.

[67] Dans sa proposition relative au stade final d'un projet, le Transporteur prévoit produire un tableau des coûts réels *versus* les coûts autorisés, sous la même forme et le même niveau de détail que son tableau 2 produit à la pièce B-0006²⁰.

¹⁹ Pièce B-0021, p. 9.

²⁰ Pièce B-0006, p. 12.

[68] La Régie constate que ce tableau fournit un découpage des coûts pour chacune des 13 rubriques de coûts par nature, et ce, pour chacun des volets Télécommunications, Postes et Lignes.

[69] La Régie juge que les coûts de ces deux derniers volets doivent être ventilés entre les différents postes et lignes et selon les catégories d'investissement. Pour la Régie, il est pertinent de disposer de l'ensemble des détails de coûts du projet, au moins lors de la mise en service finale de celui-ci.

[70] En ce qui a trait au suivi de l'échéancier du projet, la proposition du Transporteur consiste à en faire rapport uniquement lors de la mise en service finale.

[71] Selon la Régie, un suivi annuel de l'échéancier d'un projet du Transporteur devrait être présenté dans le cadre de son rapport annuel. À cet égard, la Régie rappelle que cette information est expressément requise, en sus du suivi des coûts, dans la plupart des dossiers d'investissements qui lui ont été soumis à ce jour. Le format de ce suivi devrait permettre une comparaison des étapes prévues initialement avec celles réalisées pour le volet Télécommunications et pour chacune des composantes postes et lignes du projet, le cas échéant.

[72] En conclusion la Régie ne retient pas la proposition de suivi des coûts du projet du Transporteur.

[73] Pour le présent dossier, la Régie demande au Transporteur de présenter, chaque année, dans le cadre de son rapport annuel :

- **un suivi des coûts du projet selon le format du tableau 1 de l'annexe de la présente décision et ce, pour les volets Télécommunications, Postes et Lignes. Les informations relatives à ces trois volets devront être réparties entre les catégories Croissance et Maintien, en distinguant les données associées au démantèlement;**

- pour le volet Télécommunications et pour chaque poste et chaque ligne du projet²¹, une explication des écarts positifs et négatifs entre les coûts autorisés et les coûts des investissements finaux prévus, lorsque le montant de ces écarts est supérieur ou égal, en valeur absolue, à 10 % ou 1 M\$, selon la plus élevée de ces valeurs;
- un suivi de l'échéancier, pour le volet Télécommunications et pour chaque poste et ligne du projet, selon le format du tableau 2 de l'annexe de la présente décision.

[74] La Régie demande également au Transporteur de présenter, lors de la mise en service finale du projet, pour chacune des installations décrites à l'annexe 6 de la pièce B-0007²², un tableau des coûts réels versus autorisés, sous le format de son tableau 2 produit à la pièce B-0006²³.

[75] Pour ces motifs,

LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE :

AUTORISE les Demandeurs à réaliser le Projet relatif au nouveau poste Duchesnay;

DEMANDE au Transporteur de présenter dans son rapport annuel, conformément au paragraphe 5° de l'article 75 de la Loi et selon les instructions formulées par la Régie dans la présente décision :

- un suivi des coûts réels de son projet,
- un suivi de l'échéancier de son projet,
- le cas échéant, l'explication des écarts majeurs de coûts entre les coûts réels et les coûts projetés dans le présent dossier;

²¹ Pièce B-0007, Annexe 6, p. 3.

²² *Ibid.*

²³ Pièce B-0006, p. 12.

DEMANDE au Distributeur de présenter dans son rapport annuel, conformément au paragraphe 5^o de l'article 75 de la Loi :

- un tableau présentant le suivi des coûts réels de son projet, sous la même forme et le même niveau de détails que ceux présentés au tableau 3 de la pièce B-0008,
- le suivi de l'échéancier de son projet,
- le cas échéant, l'explication des écarts majeurs de coûts réels et projetés dans le présent dossier ainsi que des échéances;

ACCUEILLE la demande de traitement confidentiel du Transporteur relativement aux annexes 1, 2 et 3 de la pièce B-0007;

INTERDIT la divulgation, la publication ou la diffusion des annexes 1, 2 et 3 de la pièce B-0007 et des renseignements qu'elles contiennent.

Gilles Boulianne
Régisseur

Hydro-Québec représentée par M^{es} Yves Fréchette et Jean-Olivier Tremblay.

ANNEXE

Coûts de réalisation du projet et État d'avancement de l'échéancier

Annexe (1 page)

G.B.

Tableau 1
Coûts de réalisation du projet

Gr. Nat. Compt. (HQT)	Invest. cumul. Au 31/12/20xx (a)	Invest. cinal prévu (b)	Mise en service au 31/12/20xx	Val. autorisée Régie	Réalisé % (a)/(b)
Autres biens - achat					
Prestation de travail HQT					
Construction					
Clé en main					
Provision					
Autres services					
Frais financiers					
Résultat					

Tableau 2
État d'avancement de l'échéancier

Activités	Date début		Date fin	
	Dates d'engagement	Dates réelles prévues	Dates d'engagement	Dates réelles prévues
Démarrage de l'avant-projet				
Démarrage du projet				
Début de l'approvisionnement				
Mise en service				
Démantèlement				