

D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

D-2017-019

R-3982-2016

15 février 2017

PRÉSENTE :

Lise Duquette
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

et

Intervenants dont les noms apparaissent ci-après

Décision finale et sur les frais

Demande d'autorisation d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité du budget des investissements 2017 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 millions de dollars

Intervenants :

Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE-CIFQ);

Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA).

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION.....	6
2. CADRE RÉGLEMENTAIRE.....	8
3. CONTEXTE	8
4. SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS	10
5. SUIVI DES INVESTISSEMENTS AUTORISÉS ET RÉALISÉS.....	11
5.1 Historique des investissements.....	11
5.2 Approche de surutilisation.....	13
6. JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS.....	16
6.1 Investissements <i>ne générant pas de revenus additionnels</i>	16
6.2 Investissements <i>générant des revenus additionnels</i>	24
7. IMPACT TARIFAIRE DES INVESTISSEMENTS	29
8. IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU ET SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT	31
9. RÉALLOCATION ENTRE LES CATÉGORIES.....	32
10. BILAN DE LA STRATÉGIE DE GESTION DE LA PÉRENNITÉ	33
10.1 Contexte.....	33
10.2 Une démarche en trois étapes.....	34
10.3 Suivi et poursuite de la Stratégie	40
10.4 Examen du bilan de la Stratégie.....	43
10.5 Conclusion.....	51
11. DEMANDES DE PAIEMENT DES FRAIS	52
DISPOSITIF	55

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	Investissements 2017 pour les Projets inférieurs à 25 M\$ (en M\$)	10
Tableau 2	Historique des investissements (en M\$)	11
Tableau 3	Investissements 2017 en « Maintien des actifs » (en M\$).....	16
Tableau 4	Investissements 2017 en « Maintien et amélioration de la qualité du service » (en M\$)	21
Tableau 5	Investissements 2017 en « Respect des exigences » (en M\$)	23
Tableau 6	Investissements 2017 <i>générant des revenus additionnels</i> (en M\$)	25
Tableau 7	Mises en service pour les projets prévus en intégration de puissance.....	28
Tableau 8	Mises en service prévues pour l'alimentation de la charge locale (en M\$)	30
Tableau 9	Estimation de la contribution requise du Distributeur pour l'année 2017 - Projets confirmés pour l'alimentation de la charge locale	30
Tableau 10	Frais réclamés et frais octroyés (taxes incluses).....	54

1. INTRODUCTION

[1] Le 29 juillet 2016, 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 2017 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$ (la Demande).

[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 3 août 2016, la Régie affiche sur son site internet un avis invitant les personnes intéressées à participer à l'examen de cette Demande à soumettre une demande d'intervention au plus tard le 18 août 2016. Cet avis est également affiché le même jour sur le site internet du Transporteur.

[4] Le 16 septembre 2016, la Régie rend sa décision procédurale D-2016-136³. Elle y accueille les demandes d'intervention de l'AQCIE-CIFQ et de SÉ-AQLPA en limitant le cadre de leur intervention, décide de traiter la Demande par voie de consultation et fixe le calendrier de traitement de la Demande. Par cette décision, la Régie donne également des instructions relatives au budget de participation des intervenants.

[5] Les 20 et 23 septembre 2016, les premières demandes de renseignements (DDR) sont transmises au Transporteur par la Régie et les intervenants, respectivement.

[6] Le 7 octobre 2016, le Transporteur dépose ses réponses aux DDR.

[7] Le 11 octobre 2016, l'AQCIE-CIFQ demande à la Régie d'exiger du Transporteur qu'il fournisse l'information demandée à certaines questions de sa DDR. Le 14 octobre 2016, le Transporteur commente la demande d'ordonnance de l'AQCIE-CIFQ.

¹ [RLRQ, c. R-6.01.](#)

² [RLRQ, c. R-6.01, r. 2.](#)

³ Décision [D-2016-136](#).

[8] Le 20 octobre 2016, la Régie rend sa décision D-2016-160⁴ sur cette demande d'ordonnance.

[9] Le 21 octobre 2016, la Régie transmet sa deuxième DDR au Transporteur, qui y répond le 27 octobre 2016.

[10] Le 31 octobre 2016, l'AQCIE-CIFQ et SÉ-AQLPA déposent leur preuve écrite.

[11] Le 14 novembre 2016, la Régie transmet une DDR à chacun des intervenants. L'AQCIE-CIFQ y répond le 29 novembre 2016 et SÉ-AQLPA, le 30 novembre 2016.

[12] Le 8 décembre 2016, le Transporteur dépose son argumentation écrite. L'AQCIE-CIFQ dépose la sienne le 12 décembre 2016 et SÉ-AQLPA, le 15 décembre 2016.

[13] Enfin, le 22 décembre 2016, le Transporteur dépose sa réplique. Ce même jour, SÉ-AQLPA transmet à la Régie sa réponse à l'objection soulevée par HQT dans sa réplique. À compter de cette date, la Régie entame son délibéré.

[14] Le 2 janvier 2017, l'AQCIE-CIFQ dépose une demande remboursement de frais et, le 23 janvier 2017, SÉ-AQLPA dépose la sienne. Le Transporteur commente ces deux demandes le 31 janvier 2017. SÉ-AQLPA répond à ces commentaires le 10 février 2017.

[15] La présente décision porte sur la Demande et sur les demandes de paiement de frais des intervenants.

⁴ Décision [D-2016-160](#).

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE

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

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

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

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

3. CONTEXTE

[19] La Demande s'inscrit, pour l'essentiel, dans la continuité des demandes précédentes afin d'assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité du réseau de transport d'électricité ainsi que la qualité du service de transport.

[20] Le réseau de transport demeure marqué par une forte sollicitation, à laquelle s'ajoutent d'importants besoins en pérennité, résultat de nombreuses mises en service (MES) d'installations datant des années 1970.

[21] Le Transporteur poursuit l'application de son modèle de gestion des actifs (MGA), qui a été présenté de manière détaillée dans les derniers dossiers tarifaires, pour déterminer l'intervention la plus appropriée selon différents facteurs afin d'optimiser l'ensemble des coûts, qu'il s'agisse de charges ou d'investissements.

[22] En vertu du MGA, les investissements sont déterminés notamment par la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs (la Stratégie), qui vise à maintenir la qualité du service de transport tout en limitant les investissements à un niveau acceptable. Elle 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.

[23] Selon le Transporteur, la Stratégie permet donc d'identifier les projets prioritaires compte tenu de ces risques et d'utiliser de façon optimale les ressources humaines et financières, tout en mettant à profit les progrès techniques et technologiques les plus récents. Elle permet de déterminer une proportion importante des investissements requis en « Maintien des actifs » du réseau de transport.

[24] En plus des besoins relatifs à la pérennité de son réseau, le Transporteur doit aussi répondre aux demandes de croissance des besoins de ses clients. Pour ce faire, il a recours à la planification intégrée qui permet, notamment, d'assurer une planification optimale des investissements à long terme et de mieux optimiser ses interventions afin, notamment, de diminuer ses interventions à la pièce.

[25] Le Transporteur mentionne que le MGA, la Stratégie et la planification intégrée lui permettent d'avoir une vision globale et à long terme de l'évolution du réseau et d'assurer une planification optimale des investissements.

[26] Dans sa décision D-2012-012⁵, la Régie concluait que le premier bilan présenté par le Transporteur sur l'application de la Stratégie répondait adéquatement aux attentes qu'elle avait signifiées et jugeait pertinent de faire un nouveau bilan de l'application de la Stratégie lors de la demande d'approbation du budget des investissements pour 2017.

[27] La Régie y précisait également que, étant donné que le budget d'investissements de la catégorie « Maintien des actifs » découle essentiellement de l'application de la

⁵ Dossier R-3778-2011, [D-2012-012](#), p. 27, par. 114 et 116.

Stratégie, il était requis de suivre annuellement son application et ses résultats à chaque demande d'autorisation des investissements annuels de moins de 25 M\$.

[28] Conformément à la décision D-2012-012, le Transporteur dépose, dans la présente Demande, le second bilan de la Stratégie.

4. SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS

[29] Le Transporteur présente, par catégorie, les investissements qu'il prévoit effectuer en 2017 pour les projets dont le coût individuel est inférieur au seuil de 25 M\$ (Projets inférieurs à 25 M\$).

[30] Il prévoit investir 550 M\$ en 2017 pour réaliser des Projets inférieurs à 25 M\$. Ce montant fait partie du montant global de 2 365 M\$ que le Transporteur prévoit investir cette année.

TABLEAU 1
INVESTISSEMENTS 2017 POUR LES PROJETS INFÉRIEURS À 25 M\$ (EN M\$)

Catégorie d'investissement	Budget
Investissements ne générant pas de revenus additionnels	483
Maintien des actifs	410
Maintien et amélioration de la qualité du service	56
Respect des exigences	17
Investissements générant des revenus additionnels	67
Croissance des besoins de la clientèle	67
Total	550

Source : pièce [B-0011](#), p. 7, tableau 1.

[31] Le Transporteur mentionne n'avoir prévu aucun montant, en 2017, pour les projets réputés prudemment acquis et utiles en vertu de l'article 164.1 de la Loi.

[32] Il présente également les flux monétaires associés aux investissements prévus en 2017⁶. Du montant demandé de 550 M\$, 186 M\$ ont trait à la poursuite ou au parachèvement de projets déjà en cours au 30 avril 2016, alors que des flux monétaires de 364 M\$ sont liés à des projets non confirmés au 30 avril 2016 et débutant ultérieurement.

5. SUIVI DES INVESTISSEMENTS AUTORISÉS ET RÉALISÉS

5.1 HISTORIQUE DES INVESTISSEMENTS

[33] Le Transporteur présente les montants autorisés et les montants réalisés des investissements de moins de 25 M\$ depuis 2013. L'estimation des investissements qui devaient être réalisés au 31 décembre 2016 est basée sur une prévision au 30 avril 2016.

[34] Les données du tableau 2 montrent notamment que les investissements réalisés en 2015 ont été supérieurs de 13 M\$ au montant autorisé par la Régie et que l'estimation des investissements prévus pour 2016 est égale au montant autorisé.

TABLEAU 2
HISTORIQUE DES INVESTISSEMENTS (EN M\$)

Catégorie	2013		2014		2015		2016	
	Autorisé	Réel	Autorisé	Réel	Autorisé	Réel	Autorisé	Prévu
Ne générant pas de revenus additionnels	530	442	487	462	482	511	513	525
Maintien des actifs	423	342	384	386	390	431	431	438
Maintien et amélioration de la qualité du service	61	64	58	51	70	63	47	51
Respect des exigences	46	36	45	25	22	17	35	36

⁶ Pièce [B-0011](#), p. 10, tableau 3.

Catégorie	2013		2014		2015		2016	
	Autorisé	Réel	Autorisé	Réel	Autorisé	Réel	Autorisé	Prévu
Générateur des revenus additionnels	68	42	87	76	76	60	76	64
Croissance des besoins de la clientèle	68	42	87	76	76	60	76	64
Total	598	484	574	538	558	571	589	589

Source : pièce [B-0011](#), p. 12, tableau 4.

[35] La partie la plus importante de l'écart de 2015 provient des investissements *Ne générant pas de revenus additionnels*, avec un dépassement total de 29 M\$ du montant autorisé pour cette catégorie.

[36] L'écart observé pour la catégorie « Maintien des actifs » est de 41 M\$. Cet écart est attribuable à la surutilisation de cette catégorie, à des fins de maintien d'équipements d'appareillage (25 M\$), et afin de faire face à des bris d'équipements d'appareillage (15 M\$)⁷. Plus précisément, l'écart de 25 M\$ pour le maintien d'équipement est justifié par le Transporteur afin de remplacer des équipements d'appareillage, soit des disjoncteurs pneumatiques y compris des disjoncteurs de modèle PK, et, dans une moindre mesure, des travaux de réfection d'ouvrages civils⁸.

[37] Dans la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service », l'écart de - 7 M\$ est principalement attribuable au report d'un projet lié à la téléconduite du réseau et aux stratégies d'exploitation, reporté en 2017, et visant, notamment, les outils servant à la gestion de l'équilibre offre-demande. Cet écart est également attribuable à un projet, en cours de réévaluation, visant la modernisation des outils liés à la maintenance du réseau⁹.

[38] Dans une moindre mesure, dans la catégorie « Respect des exigences » relative à des activités visant les lois, règlements et avis, l'écart de - 5 M\$ est attribuable à une surestimation du volume de projets requis pour les mises à la terre (MALT) pour 2015, et,

⁷ Pièce [B-0011](#), p. 13.

⁸ Pièce [B-0012](#), p. 3, R1.1.

⁹ Pièce [B-0012](#), p. 3, R1.2.

d'autre part, à un projet de déplacement d'équipements à la demande d'un client, dont les coûts de réalisation ont été moins élevés que prévus¹⁰.

[39] Quant à l'écart de - 16 M\$ observé pour la catégorie *Général des revenus additionnels*, le Transporteur l'explique par l'abandon d'un projet par un client industriel d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur)¹¹.

[40] La Régie traite de l'application de l'approche de surutilisation à la catégorie « Maintien des actifs » à la section 5.2.

5.2 APPROCHE DE SURUTILISATION

[41] Dans sa décision D-2016-027¹², la Régie demandait au Transporteur d'élaborer sur l'efficacité de l'approche de surutilisation et, le cas échéant, de décrire les raffinements considérés.

[42] En réponse au suivi demandé, le Transporteur explique que la surutilisation lui permet de pallier la complexité de gérer un volume important de plus de 1 000 projets par année et d'atteindre, au final, un montant budgétaire annuel autorisé « *au million de dollars près* »¹³. Le Transporteur fait également valoir ce qui suit :

- la surutilisation lui permet de démarrer des projets dont le niveau total d'investissements dépasse temporairement les investissements autorisés par la Régie afin de pallier les aléas qui peuvent survenir en cours d'année¹⁴ (report ou abandon de projets par les clients, difficulté de négociation d'ententes immobilières, difficulté d'obtention d'autorisations environnementales, délais de livraison du matériel, échec des essais techniques, révision de coûts, etc.)¹⁵;
- dans le cadre de l'application de l'approche de surutilisation, les projets réalisés en 2015 et 2016 sont de même nature que les projets justifiés dans

¹⁰ Pièce [B-0012](#), p. 4, R.1.3.

¹¹ Pièce [B-0012](#), p. 4, R.1.4.

¹² Dossier R-3935-2015, [D-2016-027](#), p. 9, par. 31.

¹³ Pièce [B-0012](#), p. 6, R2.1.

¹⁴ Pièce [B-0011](#), p. 13.

¹⁵ Pièce [B-0012](#), p. 6, R2.1.

chacune des quatre catégories d'investissement de leur demande d'autorisation respective aux dossiers R-3904-2014 et R-3935-2015¹⁶;

- cependant, l'approche de surutilisation ne peut inclure, par exemple, des projets d'addition de transformation à des postes pour lesquels un dépassement de capacité n'aurait pas été déjà identifié et décrit dans la preuve d'un dossier pour répondre aux besoins de la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle »¹⁷;
- plus le Transporteur gère efficacement les aléas en cours de projet et réalise les projets tels que planifiés, moins il y aura d'écart entre les investissements autorisés et réalisés¹⁸;
- le Transporteur démarre un « surplus » de projets en se basant sur l'historique des investissements réalisés au cours des trois dernières années pour calibrer le taux de cette surutilisation pour une année¹⁹;
- le Transporteur est d'avis qu'il est requis d'actualiser le taux de surutilisation annuellement en considérant les investissements réels les plus récents afin d'obtenir un taux représentatif de l'historique récent pour chacune des catégories d'investissements²⁰;
- le Transporteur doit s'assurer que le taux de surutilisation est le plus juste possible par catégorie d'investissement. Ainsi, le taux de surutilisation pour 2017 sera établi pour chaque catégorie d'investissement, en tenant compte des écarts réalisés au cours des trois dernières années, dont, notamment, le dépassement des investissements autorisés pour 2015 dans la catégorie « Maintien des actifs »²¹;
- le Transporteur continuera d'actualiser le taux de surutilisation par catégorie d'investissement et raffinera son approche en fonction de ces résultats, de façon à s'assurer une pleine utilisation du budget d'investissements autorisé²²;
- le Transporteur ajoute que, par cette approche, il vise à maximiser l'utilisation du montant autorisé par la Régie sans toutefois le dépasser²³.

¹⁶ Pièce [B-0018](#), p. 4, R1.3.

¹⁷ Pièce [B-0018](#), p. 4, R1.2.

¹⁸ Pièce [B-0011](#), p. 13.

¹⁹ Pièce [B-0012](#), p. 6, R2.1.

²⁰ Pièce [B-0012](#), p. 6, R2.1.

²¹ Pièce [B-0011](#), p. 14.

²² Pièce [B-0011](#), p. 14.

²³ Pièce [B-0012](#), p. 6, R2.1.

[43] **La Régie est satisfaite des précisions apportées par le Transporteur en ce qui a trait :**

- (i) aux motifs pour lesquels le Transporteur a mis en place et applique la surutilisation;**
- (ii) à la méthodologie de détermination, pour une année donnée, du taux de surutilisation déterminé sur la base historique des trois dernières années;**
- (iii) aux balises que se fixe le Transporteur afin d'identifier le « surplus » de projets à réaliser, en cohérence avec la nature des projets déjà justifiés devant la Régie.**

[44] Cependant, en ce qui a trait aux aléas pouvant survenir en cours d'année, la Régie croit qu'il serait opportun que le Transporteur, dans les prochains dossiers d'investissements, lui fournisse davantage de précisions. Cela lui permettra, d'une part, de s'assurer que ces aléas relèvent d'éléments hors du contrôle du Transporteur et, d'autre part, que le « surplus » de projets démarrés respecte bien la nature des projets présentés.

[45] **Ainsi, la Régie demande au Transporteur, lors des prochains dossiers d'autorisation du budget des projets inférieurs à 25 M\$, d'identifier les aléas ayant justifié le recours à l'application de l'approche de surutilisation et de décrire la nature du « surplus » de projets ainsi démarrés.**

[46] Par ailleurs, la Régie constate un important dépassement de 10,5 % des investissements autorisés en 2015 dans la catégorie « Maintien des actifs », attribuable en partie, selon le Transporteur, à la surutilisation²⁴. La Régie rappelle que l'année 2015 avait été identifiée par le Transporteur comme « *l'année de plein effet de la portée de cette approche* »²⁵. La Régie est d'avis que le recours à l'approche de surutilisation, permet au Transporteur d'optimiser l'utilisation des montants autorisés afin de pallier les aléas pouvant survenir en cours d'année, en rectifiant sa planification de projets, au besoin.

[47] La Régie comprend que le Transporteur devra apporter des ajustements ou des raffinements supplémentaires nécessaires à l'optimisation de l'approche de surutilisation,

²⁴ Pièce [B-0011](#), p. 13.

²⁵ Dossier R-3935-2015, décision [D-2016-027](#), p. 8, par. 28.

au fur et à mesure de son application, selon le développement des projets en cours d'année.

[48] **Par conséquent, la Régie demande au Transporteur de lui faire un suivi, lors de la prochaine demande d'autorisation du budget des projets inférieurs à 25 M\$, des ajustements et raffinements apportés à l'application de l'approche de surutilisation, selon l'historique récent des investissements réels.**

6. JUSTIFICATION DES INVESTISSEMENTS

6.1 INVESTISSEMENTS *NE GÉNÉRANT PAS DE REVENUS ADDITIONNELS*

6.1.1 MAINTIEN DES ACTIFS

[49] Les investissements requis en 2017 en « Maintien des actifs » s'élèvent à 410 M\$ et représentent près de 85 % du budget de 483 M\$ dédié aux investissements *Ne générant pas de revenus additionnels*. Le tableau 3 présente la répartition de ces investissements.

TABLEAU 3
INVESTISSEMENTS 2017 EN « MAINTIEN DES ACTIFS » (EN M\$)

Maintien des actifs	Budget Projets < 25 M\$
Actifs de transport	
Maintien – Appareillage	196
Maintien – Automatismes	59
Maintien – Lignes	67
Autres actifs	
Maintien – Actifs de soutien	69
Maintien – Télécommunications	19
Total	410

Source : pièce [B-0011](#), p. 17, tableau 9.

[50] Les investissements requis pour le maintien des « Actifs de transport » résultent principalement de l'application de la Stratégie alors que celui relatif aux « Autres actifs » est établi de manière distincte, considérant les caractéristiques particulières de ces types d'actifs.

[51] Par ailleurs, le Transporteur explique que la baisse de 28 M\$ des investissements en « Maintien des actifs », de 438 M\$ en 2016²⁶ à 410 M\$ prévus en 2017, est liée à la réalisation du projet de remplacement massif des disjoncteurs PK²⁷, qui sollicitera exceptionnellement en 2017 des ressources normalement assignées aux Projets inférieurs à 25 M\$²⁸.

Actifs de transport

[52] Les investissements requis pour la catégorie « Actifs de transport » totalisent 322 M\$ et visent le maintien des équipements d'appareillage, des ouvrages civils, des systèmes d'automatismes ainsi que des lignes aériennes et souterraines.

[53] Pour les équipements d'appareillage, dont la majorité a 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 des équipements concernés. Des analyses techniques spécifiques sont également utilisées afin d'établir le niveau d'investissement requis pour assurer la pérennité des lignes souterraines.

[54] En suivi de la Stratégie, et conformément à la décision D-2013-049²⁹, le Transporteur fournit les grilles d'analyse du risque, en date de janvier 2016, des équipements d'appareillage (électrique et mécanique) et des ouvrages civils, des systèmes d'automatismes et des composants des lignes aériennes³⁰.

²⁶ Tableau 2 de la présente décision.

²⁷ Ce projet a fait l'objet de la demande d'autorisation R-3968-2016 devant la Régie.

²⁸ Pièce [B-0014](#), p. 3, R1-1a).

²⁹ Dossier R-3817-2012, décision [D-2013-049](#), p. 13.

³⁰ Pièce [B-0011](#), p. 19 à 22, tableaux 10, 12 et 14.

[55] Les interventions planifiées pour l'année 2017 pour le maintien des équipements d'appareillage et des ouvrages civils totalisent 196 M\$. Elles consistent principalement à remplacer des transformateurs de puissance, des disjoncteurs et des sectionneurs dans les postes satellites et les postes sources.

[56] En ce qui a trait au maintien des systèmes d'automatisme, les interventions planifiées pour 2017 totalisent 59 M\$. Elles consistent principalement à remplacer :

- des systèmes de protection et des automatismes locaux par des systèmes de technologie numérique;
- des systèmes de commande conventionnels et des systèmes de commande numériques de première génération par des systèmes de technologie numérique de dernière génération;
- des systèmes de mesure et de surveillance par des équipements de technologie numérique de dernière génération.

[57] Les interventions planifiées pour l'année 2017 pour le maintien des lignes aériennes et souterraines totalisent 67 M\$. Ces interventions consistent principalement à remplacer divers composants de lignes aériennes.

[58] L'AQCIE-CIFQ considère que le remplacement en urgence de l'ensemble des disjoncteurs de modèle PK³¹ élimine le remplacement graduel de ces disjoncteurs, au cours des années à venir, et devrait avoir comme effet de réduire les investissements prévus en « Maintien des actifs » dans le cadre des budgets des investissements requis pour les projets inférieurs à 25 M\$. Cette réduction devrait être de l'ordre de 571 M\$, en référence au coût total du projet de remplacement de ces disjoncteurs.

[59] L'intervenant se dit toutefois préoccupé de constater, par la comparaison des coûts prévus en « Maintien des actifs » dans les trois derniers dossiers tarifaires, que la valeur globale des coûts prévue au dossier tarifaire actuel est supérieure à celle prévue au dossier précédent pour chaque année à partir de 2018, ce qui l'amène à constater que les investissements prévus pour le remplacement des disjoncteurs PK paraissent n'avoir aucun impact sur le budget en « Maintien des actifs » pour les années ultérieures.

³¹ Dossier R-3968-2016.

[60] En conséquence, l'intervenant recommande à la Régie de s'assurer que les budgets soumis à son approbation par le Transporteur sont ajustés en fonction de ces investissements importants.

[61] Pour sa part, le Transporteur affirme qu'il met à jour annuellement les grilles d'analyse du risque des équipements, incluant celle des disjoncteurs, dont les disjoncteurs de modèle PK. Ces grilles tiennent compte des remplacements réalisés et lui permettent d'établir le montant global des investissements de ses projets.

[62] Le Transporteur précise également que le budget des investissements qu'il soumet annuellement à la Régie pour approbation découle de l'application de la Stratégie. Il réitère que le budget des investissements de 2017 n'inclut pas les investissements associés au remplacement des disjoncteurs de modèle PK, tout comme celui de 2018 et des années suivantes, car ces disjoncteurs auront tous été remplacés au terme de l'année 2017 suivant le dossier R-3968-2016³².

[63] La Régie est d'avis que le budget qui lui a été soumis pour approbation par le Transporteur est ajusté en fonction des données du dossier R-3968-2016 relatif au remplacement des disjoncteurs de modèle PK.

Autres actifs

[64] Les investissements requis en 2017 pour la catégorie « Autres actifs » totalisent 88 M\$, dont 19 M\$ pour le maintien des actifs de télécommunication et 69 M\$ pour celui des actifs de soutien.

[65] Les investissements en télécommunications découlent d'un diagnostic des actifs, établi afin de déterminer si les indices de fiabilité, de continuité de service, d'exploitabilité et de maintenabilité sont respectés. Le Transporteur tient également compte du lien étroit entre les besoins d'évolution des systèmes d'automatismes et ceux du réseau de télécommunications.

³² Pièce [B-0024](#), p. 2.

[66] Par sa décision D-2014-191³³, la Régie prenait acte du fait que le Transporteur a indiqué que les investissements visant le parachèvement de projets de modernisation de liaisons optiques, en cours au 30 avril 2013 et non complétés, faisaient l'objet des demandes d'autorisation des projets inférieurs à 25 M\$ pour les années 2015 et suivantes. Pour la présente Demande, le Transporteur inclut un montant de 2 M\$ pour ces investissements. Il prévoit que le projet de remplacement des équipements NG-SONET de première génération par des équipements de nouvelle génération se terminera en 2017, plutôt qu'en 2018, à la suite du retrait d'activités liées à l'installation d'un équipement d'accès³⁴.

[67] En plus du parachèvement de ces travaux, les investissements prévus en 2017 pour le maintien des actifs de télécommunication consistent à remplacer des multiplexeurs numériques de première génération, ainsi que d'autres technologies et composants du réseau ayant atteint la fin de leur durée d'utilité.

[68] Le Transporteur souligne qu'il finalisera, au premier trimestre de 2017, les activités liées au développement de critères de pérennité et à l'élaboration d'une grille d'analyse du risque des équipements de télécommunication. Il prévoit présenter la stratégie de gestion de la pérennité des actifs de télécommunication lors de la prochaine demande d'autorisation du budget des investissements pour les projets inférieurs à 25 M\$³⁵.

[69] La Régie prend acte de l'intention du Transporteur de présenter la stratégie de gestion de la pérennité des actifs de télécommunication lors de la prochaine demande d'autorisation du budget des investissements pour les projets inférieurs à 25 M\$.

[70] Pour le maintien des actifs de soutien, les interventions prévues consistent principalement à renouveler du matériel roulant qui a excédé les critères de fin de vie utile, des équipements et instruments de laboratoire, des équipements informatiques liés au contrôle et à la téléconduite du réseau ainsi qu'à maintenir en état des bâtiments administratifs.

³³ Dossier R-3883-2014 Phase 2, décision [D-2014-191](#).

³⁴ Pièce [B-0012](#), p. 9, R4.1.

³⁵ Pièce [B-0012](#), p. 10, R5.1.

[71] **La Régie, après analyse des renseignements fournis par le Transporteur, s'en déclare satisfaite et autorise, pour 2017, des investissements de 410 M\$ dans la catégorie « Maintien des actifs ».**

6.1.2 MAINTIEN ET AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DU SERVICE

[72] Les investissements prévus dans la catégorie d'investissement « Maintien et amélioration de la qualité du service » visent la satisfaction de la clientèle, de même que le maintien et l'amélioration de la qualité du service. Pour 2017, ces investissements totalisent 56 M\$. Ils représentent près de 12 % du budget de 483 M\$ dédié aux investissements *Ne générant pas de revenus additionnels*. Ces investissements se répartissent comme suit.

TABLEAU 4
INVESTISSEMENTS 2017 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	31
Continuité de service	12
Qualité de l'onde	0
Durabilité des équipements	0
Recherche et développement	6
Total	56

Source : pièce [B-0011](#), p. 26, tableau 18.

[73] Les investissements planifiés en « Comportement du réseau de transport » visent, notamment, la réalisation de projets liés à la conduite du réseau et aux stratégies d'exploitation, à l'amélioration de l'alimentation d'un centre de téléconduite et à l'amélioration des applications d'aide à l'exploitation du réseau.

[74] En matière de « Fiabilité des équipements », les projets planifiés visent, entre autres, à moderniser des outils liés à la maintenance des équipements et à améliorer la performance des réseaux de télécommunications par le renforcement de certains

tronçons de ce réseau afin de tenir compte des charges climatiques liées au vent et au verglas. D'autres projets liés à l'amélioration de la qualité des données des actifs, à l'augmentation du courant nominal des bancs de compensation série et à l'ajout d'inductances de neutre sont également prévus.

[75] Les investissements en « Continuité du service » visent à augmenter la flexibilité d'alimentation des charges, en diversifiant les sources d'approvisionnement par l'ajout de disjoncteurs ou de transformateurs de puissance.

[76] Enfin, les investissements en « Recherche et développement », s'articulant autour de trois volets, visent notamment :

- dans le cadre des technologies d'aide à la décision en maintenance et en pérennité, à poursuivre le projet MDI³⁶ en développant des outils de prise de mesure *in situ*, d'analyse et d'interprétation. Les investissements visent également à poursuivre le projet pilote SECTEC³⁷ en priorisant une installation pour l'implantation et l'intégration d'un système de surveillance en continu;
- en ce qui a trait à la capacité de transit, à développer une solution de pérennité pour assurer la disponibilité de l'équipement UMM/MAIS³⁸;
- dans le cadre de la simulation en appui à la planification et à l'exploitation d'un réseau intelligent, à développer et améliorer les fonctionnalités et l'augmentation de la capacité du simulateur numérique en temps réel HYPERSIM.

[77] Les projets MDI et HYPERSIM font partie des activités de recherche et de développement des trois derniers budgets d'investissements des projets inférieurs à 25 M\$. Le Transporteur précise à la Régie que le projet MDI, d'un coût total de 2,4 M\$, devrait être complété en 2019 alors que celui lié à HYPERSIM, d'un coût total de 8,4 M\$, devrait l'être en 2017³⁹.

³⁶ Méthodes de diagnostic et d'intervention des lignes aériennes, pièce [B-011](#), p. 28.

³⁷ Surveillance en continu des traversées et changeurs de prise, pièce [B-011](#), p. 28.

³⁸ « Unité de Mesure et de Manœuvre/Manœuvre Automatique d'inductance ». Cet équipement permet, lors de surtensions, d'assurer la stabilité du réseau principal en maintenant la capacité de transit et en limitant les contraintes d'exploitation, pièce [B-011](#), p. 28.

³⁹ Pièce [B-0012](#), p. 12, R6.1.

[78] **La Régie, après analyse des renseignements fournis par le Transporteur, s'en déclare satisfaite et autorise, pour 2017, des investissements de 56 M\$ dans la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité du service ».**

6.1.3 RESPECT DES EXIGENCES

[79] Les investissements de cette catégorie visent la conformité aux lois et règlements en vigueur, aux engagements contractuels, aux normes ou encadrements internes de même qu'aux exigences de la North American Electric Reliability Corporation (NERC). Pour l'année 2017, ces investissements s'élèvent à 17 M\$ et représentent près de 4 % du budget de 483 M\$ dédié aux investissements *Ne générant pas de revenus additionnels*. Ces investissements sont détaillés au tableau 5.

TABLEAU 5
INVESTISSEMENTS 2017 EN « RESPECT DES EXIGENCES » (EN M\$)

Sources d'exigences	Budget Projets < 25 M\$
Lois, règlements et avis	1
Engagements contractuels	0
Normes ou encadrements internes	15
Exigences de la NERC	1
Total	17

Source : pièce [B-0011](#), p. 29, tableau 20.

[80] Les investissements relatifs aux normes ou encadrements internes concernent l'installation de mises à la terre antivol et l'installation de systèmes d'aide à la gestion des limites thermiques sur le réseau de transport et d'interconnexion. Cette dernière intervention, dont le montant prévu en 2017 s'élève à 2 M\$, consiste à installer des capteurs sur le réseau pour l'acquisition de données de vent et de température, afin de remédier au manque de fiabilité des capteurs actuellement en place. Cette intervention devrait être complétée en 2017⁴⁰.

⁴⁰ Pièce [B-0012](#), p. 13, R7.1.1 à R7.1.4.

[81] Les investissements associés aux exigences de la NERC concernent des travaux visant à ajouter des charges délestables afin de se conformer « *aux normes de fiabilité PRC-006* »⁴¹ de la NERC relatives au délestage de charge. Par ailleurs, la Régie note que la norme PRC-006-NPCC-1 a été retirée du dossier R-3944-2015 par le Coordonnateur et que la norme PRC-006-2 est toujours en cours d'examen dans le cadre du dossier R-3957-2015⁴².

[82] Dans le but de permettre un meilleur suivi des interventions prévues par le Transporteur afin de se conformer aux normes de fiabilité, la Régie lui demande d'indiquer les versions des normes de fiabilité de la NERC visées par la Demande, lors des prochaines demandes d'autorisation du budget des projets inférieurs à 25 M\$.

[83] Toutefois, la Régie, après analyse des renseignements fournis par le Transporteur, s'en déclare satisfaite et autorise, pour 2017, des investissements de 17 M\$ dans la catégorie « Respect des exigences ».

6.2 INVESTISSEMENTS GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS

6.2.1 CROISSANCE DES BESOINS DE LA CLIENTÈLE

[84] Les investissements en « Croissance des besoins de la clientèle » visent à répondre aux besoins des clients du Transporteur. Les investissements requis en 2017 pour cette catégorie s'élèvent à 67 M\$ et visent à répondre aux besoins liés à l'alimentation de la charge locale et à intégrer de la puissance sur le réseau de transport, tel que présenté au tableau 6.

⁴¹ Pièce [B-0011](#), p. 29.

⁴² Dossiers R-3944-2015 et R-3957-2015, [D-2016-150](#), p. 14, par. 37, et p. 30, par.112.

TABLEAU 6
INVESTISSEMENTS 2017 GÉNÉRANT DES REVENUS ADDITIONNELS (EN M\$)

	Budget Projets < 25 M\$
Alimentation de la charge locale	56
Intégration de puissance	11
Total	67

Source : pièce [B-0011](#), p. 30, tableau 23.

[85] Les investissements requis pour l'alimentation de la charge locale sont établis, notamment, en tenant compte des prévisions de charge fournies par le Distributeur et des dépassements de capacité prévus dans les postes satellites sur la base de ces prévisions.

[86] Les interventions du Transporteur, telles les additions de transformation dans des postes satellites et l'addition des départs de ligne, sont planifiées suivant les problématiques inhérentes à chaque zone d'intervention. Outre le dépassement de la capacité limite de transformation (CLT) d'un poste, le Transporteur tient aussi compte du rythme de croissance de la charge afin de déterminer si une intervention (transfert de charge, addition de transformation, construction d'une nouvelle installation) à court ou moyen terme est nécessaire. La majorité des interventions est planifiée avec le Distributeur qui doit, dans la plupart des cas, effectuer conjointement des interventions sur son réseau.

[87] Le Transporteur mentionne qu'afin de pallier les dépassements de capacité sur son réseau, ses interventions planifiées en 2017 consistent, pour l'essentiel, à ajouter des transformateurs de puissance dans les postes Blainville, Boulevard-Labelle, Coaticook, Charlesbourg, Grande-Vallée, Grand-Pré, Plessisville, Plouffe, Saint-Bruno-de-Montarville, Sainte-Croix, Sainte-Rosalie, Saint-Sauveur et Vaudreuil-Soulanges. Pour ces augmentations de capacité, il prévoit des actions de 2017 à 2020. Plus spécifiquement en 2017, des MES de 15,5 M\$, 17,3 M\$ et 6,8 M\$ respectivement sont prévues pour les additions de transformation aux postes Blainville, Grand-Pré et Plouffe⁴³.

⁴³ Pièce [B-0011](#), p. 37, tableau 26.

[88] Le Transporteur précise que l'ajout d'un troisième transformateur de 66 MVA au poste Blainville résulte de la croissance de la charge dans ce secteur. Les postes avoisinants ne pouvant plus absorber la croissance de cette charge, la capacité du poste Blainville sera dépassée dès l'hiver 2017-2018.

[89] L'addition de transformation au poste Grand-Pré est également réalisée pour répondre à la croissance de la charge. Le Transporteur précise que la CLT de ce poste est déjà dépassée depuis 2016⁴⁴ et que l'addition d'un troisième transformateur en augmentera la capacité de 65 à 120 MVA.

[90] Le Transporteur précise que la capacité du poste Plouffe est sur le point d'être également dépassée⁴⁵. Cette intervention permettra de régler de façon optimale le dépassement de capacité de ce poste, de même que ceux des postes de Renaud et de Chomedey avoisinants. L'ajout d'un sixième transformateur au poste Plouffe fera passer la capacité de ce poste de 222 MVA à 300 MVA.

[91] En suivi de la décision D-2016-027⁴⁶, le Transporteur fournit une brève description, y incluant l'élément déclencheur, de chaque addition de transformation prévue dans les autres postes Boulevard-Labelle, Coaticook, Charlesbourg, Grande-Vallée, Plessisville, Saint-Bruno-de-Montarville, Sainte-Croix, Sainte-Rosalie, Saint-Sauveur et Vaudreuil-Soulanges. Ces projets feront l'objet de MES au cours des prochaines années. Le Transporteur précise qu'un montant de l'ordre de 10 M\$ est prévu en 2017 pour l'ensemble de ces projets⁴⁷.

[92] Le Transporteur ne prévoit aucun dépassement de capacité dans les postes sources.

[93] La Régie est satisfaite des explications fournies par le Transporteur quant à la démarche, concertée avec le Distributeur, appliquée pour identifier les investissements nécessaires à l'alimentation de la charge locale. Elle considère que les informations obtenues pour les postes Blainville, Grand-Pré et Plouffe sont pertinentes et utiles, notamment, compte tenu de l'importance des montants associés.

⁴⁴ Pièce [B-0012](#), p. 14, R8.2.

⁴⁵ Pièce [B-0012](#), p. 14, R8.2.

⁴⁶ Dossier R-3935-2015, [D-2016-027](#), p. 20, par. 79.

⁴⁷ Pièce [B-0012](#), p. 14 et 15, R8.3, R8.3.1 et tableau 8.3.1.

[94] Cependant, la Régie rappelle au Transporteur qu'elle lui demandait, dans la décision D-2016-027, lors des prochaines demandes d'autorisation du budget des projets inférieurs à 25 M\$, pour chaque projet d'addition dans les postes satellites, de fournir une brève description du projet et de l'élément déclencheur, ainsi que, « *[d]ans le cas de projets s'échelonnant sur plusieurs années, de fournir ces informations lors de la première année de la séquence des investissements prévus* »⁴⁸. [nous soulignons]

[95] Cette demande de la Régie de divulgation, en temps opportun, par le Transporteur a un double objectif. Le premier en est un d'allègement réglementaire, en ce que cette divulgation évite de devoir procéder par DDR pour obtenir l'information. Le deuxième objectif est de présenter à la Régie le plus tôt possible les additions de transformation prévues dans les postes satellites (description synthétique de l'investissement, incluant l'élément déclencheur) dès la première année de la séquence des investissements prévue pour ces projets, plutôt qu'à la fin de cette séquence, compte tenu des montants souvent importants liés à ces projets, afin que la Régie soit bien informée sur les investissements soumis à son approbation.

[96] Les interventions pour l'intégration de puissance sont planifiées et mises en œuvre selon le processus prévu aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*. Pour 2017, ces interventions consistent à raccorder de la production hydraulique et des centrales de cogénération à base de biomasse pour environ 59 MW. Le Transporteur fournit certaines informations relatives aux MES prévues pour ces projets, en suivi de la décision D-2016-027⁴⁹, reproduites au tableau suivant.

⁴⁸ Dossier R-3935-2015, [D-2016-027](#), p. 20, par. 79.

⁴⁹ Dossier R-3935-2015, [D-2016-027](#), p. 22, par. 83.

TABLEAU 7
MISES EN SERVICE POUR LES PROJETS PRÉVUS
EN INTÉGRATION DE PUISSANCE

Projets (en identifiant le client)	Intégration de puissance	Montant maximal ¹	Demandes d'investissement pour les projets < 25 M\$ autres que pour 2017	Présente demande d'investissement pour les Projets < 25 M\$	Coûts totaux	Écart (montant max.- coûts totaux)
	(MW)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)
Centrale de cogénération Domtar Windsor 2	18,0	nd	0,0	4,0	4,0	nd
Biomasse forestière Valleyfield	9,9	nd	1,9	1,1	3,0	nd
Biomasse Boisaco	9,9	5,980	0,6	3,0	3,6	2,38
Centrale 11 ^e Chute	18,3	nd	6,9	4,9	11,8	nd
Shannon Power	3,0	1,812	0,0	0,9	0,9	0,912
Total	59,1	nd	9,4	13,9	23,3	nd

Note 1 : Le montant maximal, découlant de l'application de l'allocation maximale, n'est disponible qu'au moment de la signature de l'entente de raccordement.

Source : pièce B-0011, p. 46, tableau A3-1 et calcul de la Régie.

[97] La Régie considère ces informations pertinentes aux fins de l'examen des investissements relatifs à l'intégration de puissance.

[98] Elle constate que, sur la base des données disponibles pour les ententes déjà signées avec deux clients des projets d'intégration de puissance, les coûts totaux de chacun des projets sont inférieurs au montant maximal.

[99] **Après analyse des renseignements fournis par le Transporteur, la Régie, s'en déclare satisfaite et autorise, pour 2017, des investissements de 67 M\$ dans la catégorie « Croissance des besoins de la clientèle ».**

7. IMPACT TARIFAIRE DES INVESTISSEMENTS

[100] Le Transporteur présente l'estimation de l'impact tarifaire, pour la période de 2017 à 2026, de l'ensemble des investissements, incluant les investissements pour les projets supérieurs à 25 M\$ prévus. Il les présente en distinguant les investissements *Ne générant pas de revenus additionnels* des investissements *Générant des revenus additionnels*. Il présente également l'ensemble des investissements de ces deux catégories⁵⁰.

[101] L'impact tarifaire des investissements sur les revenus requis est estimé par rapport au tarif de transport de 72,25 \$/kW actuellement en vigueur pour 2016. Afin d'estimer l'impact tarifaire, le Transporteur tient compte des coûts associés aux MES, lesquels comprennent l'amortissement, le coût du capital, la taxe sur les services publics ainsi que les charges d'exploitation.

[102] Pour les investissements *Ne générant pas de revenus additionnels*, le Transporteur estime l'impact tarifaire sur les revenus requis des nouvelles MES ainsi que l'effet des MES antérieures. L'impact tarifaire est calculé sur la base de besoins de transport établis à 42 658 MW, soit les besoins de transport de 2016, sur l'ensemble de la période de 2017 à 2026. La moyenne des tarifs annuels sur cette période s'établit à 74,61 \$/kW, passant de 73,76 \$/kW à 76,08 \$/kW.

[103] En ce qui a trait aux investissements *Générant des revenus additionnels*, l'impact tarifaire est calculé en tenant compte des MES et des besoins de transport pour l'alimentation de la charge locale et du service de transport de point à point de long terme. Ces besoins de transport passent de 42 255 MW en 2017 à 46 003 MW en 2026. L'impact tarifaire montre un accroissement à l'horizon 2026, avec une moyenne s'établissant à 74,15 \$/kW sur l'ensemble de cette période.

[104] En conformité avec la décision D-2013-049⁵¹, le Transporteur dépose, en complément de l'impact tarifaire des investissements *Générant des revenus additionnels*, les informations concernant les montants des MES prévues pour l'alimentation de la charge locale et l'estimation de la contribution du Distributeur pour 2017, pour les projets confirmés, décrits aux tableaux suivants.

⁵⁰ Pièce [B-0011](#), p. 36 et 38, tableaux 24, 27 et 28.

⁵¹ Dossier R-3817-2012, [D-2013-049](#), p. 22, par. 89.

TABLEAU 8
MISES EN SERVICE PRÉVUES POUR L'ALIMENTATION DE LA CHARGE LOCALE (EN M\$)

Projets	Investissements 2017	MES 2017	MES 2018	MES 2019
Projets confirmés¹	34	33	1	0
Projets à confirmer²	22	2	16	4
Total	56	35	17	4

Note 1 : les MES sont estimées en se basant sur les projets confirmés.

Note 2 : les MES découlant des investissements liés aux projets à confirmer sont estimées en se basant sur les tendances historiques des MES des projets antérieurs de même nature.

Source : pièce B-0011, p. 37, tableau 25.

[105] Le tableau 8 montre, notamment, que du montant de 56 M\$ prévu pour l'alimentation de la charge locale, un montant de 34 M\$ est lié à des projets confirmés.

TABLEAU 9
ESTIMATION DE LA CONTRIBUTION REQUISE DU DISTRIBUTEUR POUR L'ANNÉE 2017 - PROJETS CONFIRMÉS POUR L'ALIMENTATION DE LA CHARGE LOCALE

Projets	Croissance de charge sur 20 ans	Allocation maximale du Transporteur	Demandes d'investissement pour les projets < 25 M\$ autres que 2017	Présente demande d'investissement pour les Projets < 25 M\$ pour 2017 ¹	Coûts totaux ²	Écarts (allocation maximale – coûts totaux)
	(MW)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)	(M\$)
Projets < 25 M\$	142,3	85,0	4,4	41,9	46,3	38,7
Poste Grand-Pré	7,0	4,2	0,0	17,3	17,3	-13,1
Poste Plouffe	43,3	25,9	1,9	6,8	8,7	17,2
Poste Blainville	92,0	54,9	0,5	15,5	16,0	38,9
Autres < 5 M\$	0,0	0,0	2,0	2,3	4,3	-4,3

Note 1 : MES 2017 pour les projets confirmés du tableau 8.

Note 2 : lorsqu'une contribution du Distributeur est prévue, elle sera majorée d'un montant de 19 %⁵² pour tenir compte des frais d'entretien et d'exploitation.

Source : pièce B-0011, p. 37, tableau 26.

⁵² Pièce B-0012, p. 16, R9.1.

[106] La Régie constate, à partir des données du tableau 9 présentant l'estimation de la contribution requise du Distributeur pour l'année 2017, que l'allocation maximale du Transporteur en lien avec l'ensemble des MES de Projets inférieurs à 25 M\$ prévues en 2017 couvrira les coûts totaux associés à ces investissements.

[107] Enfin, la moyenne globale des tarifs annuels sur la période de 2017 à 2026, pour l'ensemble des investissements, s'établit à 76,39 \$/kW.

[108] **La Régie prend acte de l'estimation des impacts tarifaires couvrant la période de 2017 à 2026 fournie par le Transporteur et du complément d'information déposé en conformité avec sa décision D-2013-049⁵³.**

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

[109] Dans le cadre de la planification de ses interventions et de ses investissements sur le réseau, le Transporteur tient prioritairement compte des paramètres qui visent, d'une part, à assurer la fiabilité du réseau de transport, et d'autre part, à maintenir et améliorer la continuité de service. Le Transporteur met en œuvre tous les investissements nécessaires au maintien du parc d'équipements en bon état de fonctionnement et à son amélioration continue.

[110] Les investissements en « Maintien des actifs » et en « Maintien et amélioration de la qualité du service » contribuent au maintien de la fiabilité du réseau de transport et à la qualité de prestation des services de transport tout en permettant au réseau de faire face de manière optimale à des situations contraignantes, compte tenu des solutions technologiques disponibles.

[111] Le Transporteur souligne qu'en se basant sur son modèle de gestion des actifs, incluant la Stratégie et, en particulier, la grille d'analyse du risque, il est en mesure de cibler les équipements les plus à risque, sur lesquels il doit intervenir de façon à éviter

⁵³ Dossier R-3817-2012, [D-2013-049](#).

l'impact possible sur le réseau de leur défaillance éventuelle, tout en assurant l'optimisation des investissements.

[112] Le Transporteur fait valoir que les investissements prévus en 2017 lui permettront de poursuivre ses efforts en innovation technologique afin, notamment, d'améliorer le comportement du réseau et d'en optimiser la gestion. Enfin, le Transporteur ajoute que les interventions qu'il planifie doivent être réalisées de manière à ce que les ajouts et les modifications apportés au réseau de transport, en très grande partie motivés par les besoins de la charge locale et la pointe hivernale, ne compromettent pas la fiabilité et la stabilité du réseau.

[113] Par conséquent, la Régie considère que les investissements proposés pour 2017 par le Transporteur sont nécessaires et contribueront à maintenir et à améliorer la fiabilité du réseau de transport d'électricité ainsi que sa performance.

9. RÉALLOCATION ENTRE LES CATÉGORIES

[114] Le Transporteur demande à la Régie de lui permettre de réallouer jusqu'à 25 M\$ entre les catégories d'investissements de la présente demande, afin de disposer d'une marge de manœuvre suffisante pour la gestion efficace de ses investissements tout en allégeant le processus réglementaire qui les encadre.

[115] Le Transporteur explique que la réallocation entre les catégories d'investissements lui donne une certaine flexibilité « *sans toutefois excéder le montant total des investissements autorisés par la Régie pour l'ensemble des catégories* »⁵⁴. Le Transporteur ajoute que cette flexibilité est requise pour les projets qui se réalisent sur plus d'une année, alors que ces projets font l'objet de plus d'une demande d'autorisation de budget et que leurs coûts peuvent être reportés d'une demande à l'autre.

[116] En réponse à une DDR de la Régie relative à la conciliation entre le recours à l'approche de surutilisation pour chaque catégorie et la réallocation entre les catégories

⁵⁴ Pièce [B-0012](#), p. 7, R2.5.

d'investissements, le Transporteur fait valoir que la réallocation demeure également utile pour pallier les variations causées par des événements sur lesquels le Transporteur a peu de contrôle. Le Transporteur cite, à titre d'exemple, l'abandon de projets d'envergure par des clients, l'abandon d'événements qui ne suivent pas les tendances historiques ou encore, l'abandon d'équipements dont la performance ne répond pas, ou plus, aux normes d'exploitation ou qui se dégradent rapidement, et pour lesquels le Transporteur doit réaliser des projets additionnels pour assurer la fiabilité du réseau de transport et la continuité de service aux clients⁵⁵.

[117] À des fins d'allégement réglementaire, dans le contexte de possibles imprévus associés à la gestion du réseau de transport, la Régie permet au Transporteur de réallouer jusqu'à 25 M\$ entre les catégories d'investissements, soit moins de 5% du total des investissements visés par la présente demande.

10. BILAN DE LA STRATÉGIE DE GESTION DE LA PÉRENNITÉ

10.1 CONTEXTE

[118] Le Transporteur a mis en œuvre, depuis 2007, une Stratégie visant à maintenir la qualité du service de transport, tout en limitant les investissements à un niveau acceptable. Cette Stratégie repose sur la gestion des risques, en fonction de la probabilité de défaillance des équipements et de l'impact de telles défaillances sur le réseau. Elle permet au Transporteur de prioriser les projets à réaliser et d'optimiser l'utilisation de ses ressources humaines et financières.

[119] La Stratégie a été décrite de manière explicite dans le cadre des dossiers R-3641-2007, R-3670-2008 et R-3739-2010, relatifs aux budgets des investissements 2008, 2009 et 2011 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$. En 2011⁵⁶, en suivi des décisions D-2009-013 et D-2010-056⁵⁷, le Transporteur dépose un

⁵⁵ Pièce [B-0012](#), p. 7, R2.5.

⁵⁶ Dossier R-3778-2011.

⁵⁷ Dossier R-3707-2009, décision [D-2010-056](#).

premier bilan de la Stratégie. Dans sa décision D-2012-012⁵⁸, la Régie se déclare satisfaite de ce premier bilan et demande au Transporteur de faire à nouveau le bilan de la Stratégie dans le cadre de la demande d’approbation du budget des investissements 2017.

[120] C’est dans ce contexte que le Transporteur présente le second bilan de la Stratégie.

10.2 UNE DÉMARCHE EN TROIS ÉTAPES

[121] Pour déterminer les investissements et les projets requis afin d’assurer la pérennité de ses actifs de transport d’électricité, le Transporteur applique une démarche en trois étapes :

1. Établissement du volume d’équipements sur lesquels il faut intervenir;
2. Établissement des orientations sur le choix des projets à retenir;
3. Détermination des projets et investissements à retenir.

[122] Les étapes 1 et 2 sont liées aux produits de la Stratégie, dont principalement les grilles de risque des équipements et l’outil de simulation servant à l’évaluation du niveau d’investissement projeté. L’étape 3 consiste à appliquer ces produits afin de déterminer les projets et investissements à retenir pour une période donnée.

10.2.1 ÉTABLISSEMENT DU VOLUME D’ÉQUIPEMENTS SUR LESQUELS IL FAUT INTERVENIR (ÉTAPE 1)

[123] La première étape comporte trois volets : l’évaluation des actifs à partir des critères de pérennité ou d’analyses techniques spécifiques (volet 1), l’évaluation du risque (volet 2) et l’évaluation du niveau d’investissement (volet 3).

⁵⁸ Dossier R-3778-2011, décision [D-2012-012](#).

Évaluation des actifs à partir des critères de pérennité ou d'analyses techniques spécifiques (volet 1)

[124] Les actifs sont évalués à partir de critères de pérennité, pour certains actifs, et d'analyses techniques spécifiques, pour certains autres. Cette évaluation est complétée par l'évaluation locale de l'état des équipements.

[125] La gestion de la pérennité des équipements est basée sur un ensemble de critères qui permettent d'en évaluer l'état et la durée de vie réelle restante. Ces critères permettent d'évaluer la performance et l'état des équipements et d'établir un diagnostic technique pour l'ensemble de ces équipements. Ces critères font l'objet de révisions périodiques.

[126] Ainsi, le Transporteur souligne avoir révisé, depuis 2011, les critères de pérennité pour les disjoncteurs, les transformateurs de puissance, les transformateurs de mesure et les inductances *shunt*. Il présente et décrit ces critères révisés. En effet, les courbes de défaillance (en baignoire) définies dans la Stratégie ont permis au Transporteur de transformer les critères de pérennité en indicateurs d'état qui sont maintenant utilisés au sens plus large afin de répondre au besoin du modèle de gestion des actifs. Ces indicateurs permettent de traduire la dégradation et le vieillissement de l'équipement en ajustant son âge réel à son âge apparent.

[127] Le Transporteur procède aussi à l'évaluation locale des équipements pour tenir compte, au besoin, de certains paramètres qui échappent aux analyses globales et y inclure les effets de certaines particularités spécifiques locales. Cette évaluation locale est prise en considération à l'étape 3 de la démarche, lorsque vient le moment de déterminer les projets qui seront retenus.

[128] En ce qui a trait aux ouvrages civils, présentement évalués à partir d'analyses techniques spécifiques, le Transporteur précise avoir élaboré des critères d'état qui font actuellement l'objet d'une évaluation sur le terrain. Cette évaluation servira à compléter le développement de critères de pérennité pour ces actifs.

[129] Le Transporteur mentionne qu'il étudie la pérennité de certains actifs tels les lignes souterraines, les équipements de compensation synchrones et statiques ainsi que les

convertisseurs, au cas par cas, à partir d'analyses techniques spécifiques, sans recourir à des critères globaux, vu leur petit nombre⁵⁹.

Évaluation du risque (volet 2)

[130] L'évaluation du risque vise une approche améliorée de la gestion de la pérennité par la détermination du niveau de risque des différents équipements. Le résultat de cette évaluation est une grille de risque.

[131] Les équipements de réseau évalués dans la grille de risque correspondent à 90 % de la valeur d'actif du Transporteur. Ils incluent l'appareillage (électrique et mécanique) et les ouvrages civils, les systèmes d'automatismes et les composants des lignes aériennes. Les autres équipements qui ne sont pas évalués dans la grille de risque, mais au cas par cas, correspondent aux équipements faisant l'objet d'analyses techniques spécifiques.

[132] Les grilles de risque pour les équipements d'appareillage et les systèmes d'automatismes obéissent à des règles d'élaboration distinctes de celles pour les composants des lignes aériennes.

[133] Le Transporteur mentionne avoir révisé, pour la grille de janvier 2012, les critères de l'axe impact pour les systèmes d'automatismes. L'impact potentiel de la défaillance d'un équipement est alors modifié de façon à différencier davantage l'impact des systèmes d'automatismes exerçant une même fonction (protection, commande, mesure, surveillance ou autres).

[134] Le Transporteur a récemment modifié, pour la grille de risque des composants des lignes aériennes de janvier 2016, l'axe de la probabilité de la défaillance complète d'un composant en retirant, pour son évaluation, le paramètre associé à la performance de la ligne, jugé peu lié à la pérennité des composants. La probabilité de défaillance d'un composant est dorénavant déterminée par l'état actuel et la performance de la ligne (état de détérioration et vieillissement des composants), dans une proportion de 80 %, ainsi que la fiabilité de la ligne, dans une proportion de 20 %⁶⁰.

⁵⁹ Pièce [B-0006](#), p. 6 et 7.

⁶⁰ Pièce [B-0006](#).

[135] Le Transporteur présente, pour la période de 2011 à 2016, les grilles de risque des équipements d'appareillage et des ouvrages civils, des systèmes d'automatismes et des composants des lignes aériennes. De façon à répondre à une demande de la Régie dans sa décision D-2010-056⁶¹, il présente également les grilles disponibles pour le matériel majeur, soit pour les disjoncteurs, les transformateurs et les inductances.

[136] Ces résultats sont présentés, pour chacun des actifs, sous forme de six tableaux couvrant l'ensemble de la période, soit de janvier 2011 à janvier 2016⁶².

[137] Concernant les équipements d'appareillage et les ouvrages civils, le Transporteur observe une légère hausse du pourcentage d'équipements à risque, qui passe de 22,7 % en 2011 à 24,6 % en 2016⁶³. Les équipements à risque sont principalement des disjoncteurs réenclencheurs, des disjoncteurs à gros volume d'huile et des disjoncteurs pneumatiques, des sectionneurs ainsi que des transformateurs de mesure. En ce qui a trait à ces disjoncteurs à risque plus spécifiquement, les grilles d'analyse du risque révèlent une légère diminution de leur pourcentage, qui passe de 26,9 % en janvier 2011 à 25,4 % en janvier 2016⁶⁴.

[138] En ce qui a trait aux transformateurs et inductances, le Transporteur observe une légère hausse du pourcentage des équipements à risque, qui passe de 38,9 % en janvier 2011 à 41,6 % en janvier 2016⁶⁵. Les principaux équipements à risque sont les transformateurs de mesure.

[139] Les grilles d'analyse du risque des systèmes d'automatismes révèlent, pour leur part, une diminution importante du pourcentage des équipements à risque, qui passe de 48,9 % en 2011 à 37,7 % en 2016⁶⁶. Le Transporteur attribue ce résultat, d'une part, à l'application de la Stratégie et, d'autre part, à l'ajout et au remplacement d'équipements liés à la croissance des besoins de la clientèle.

⁶¹ Dossier R-3707-2009, décision [D-2010-056](#).

⁶² Pièce [B-0006](#), p. 10 à 27, tableaux 1 à 30.

⁶³ Pièce [B-0006](#), p. 13.

⁶⁴ Pièce [B-0006](#), p. 17.

⁶⁵ Pièce [B-0006](#), p. 20.

⁶⁶ Pièce [B-0006](#), p. 23.

[140] Finalement, en ce qui a trait aux composants des lignes aériennes, le Transporteur signale des modifications aux paramètres d'analyse suivants au cours des deux dernières années :

- augmentation de la durée de vie des lignes d'acier de 315 kV et plus, de 70 à 85 ans en 2015;
- regroupement des composants câbles de garde par portée, à la suite du changement d'un système d'inventaire, qui entraîne une réduction de 60 000 composants du nombre total d'équipements sur les grilles de risque, depuis janvier 2015;
- retrait du paramètre « Performance de la ligne », en janvier 2016.

[141] À la demande de la Régie, le Transporteur normalise les grilles d'analyse du risque de janvier 2011 à janvier 2014, mais précise que la complexité des outils ne permet pas de normaliser ces grilles en fonction des changements des critères liés à l'augmentation des durées de vie des actifs⁶⁷ et au retrait du paramètre « Performance de la ligne »⁶⁸.

[142] La comparaison des grilles normalisées de janvier 2011 à janvier 2014 montre une légère hausse du pourcentage des composants à risque, passant de 33,9 % à 34,3 %. La grille non normalisée de janvier 2016 révèle un pourcentage des composants à risque de 25,5 %. Le Transporteur précise que les principaux composants des lignes aériennes à risque sont les isolateurs, les poteaux, les traverses de bois ainsi que les composants de certaines lignes vétustes ciblées⁶⁹.

Évaluation du niveau d'investissement (volet 3)

[143] Pour cette évaluation, le Transporteur distingue deux types d'équipements : ceux ayant un profil de vieillissement et ceux sans profil de vieillissement.

⁶⁷ Pièce [B-0012](#), p. 21 et 22, R12.1. Aux fins de la Stratégie, le Transporteur applique les durées de vie utile suivantes, pour toutes les structures, fondations et conducteurs de ses lignes aériennes : 1) 70 ans, pour les années 2014 et moins, estimant celle-ci adéquate d'un point de vue technique, et 2) 85 ans, à partir du 1^{er} janvier 2015, pour les lignes aériennes de 315 kV et plus, afin de se conformer à la nouvelle durée de vie utile utilisée aux fins des états financiers à vocation générale depuis le 1^{er} janvier 2014, estimant également celle-ci adéquate d'un point de vue technique.

⁶⁸ Pièce [B-0012](#), p. 20, R11.1.

⁶⁹ Pièce [B-0006](#), p. 27.

[144] L'outil de simulation du risque, qui utilise les courbes de vieillissement, est utilisé pour évaluer le niveau d'investissement des équipements ayant un profil de vieillissement. Ces courbes de vieillissement correspondent aux courbes en baignoire du taux de défaillance de fin de vie des équipements. Le Transporteur souligne que ses experts révisent ces courbes périodiquement.

[145] Pour les équipements sans profil de vieillissement, le Transporteur procède plus spécifiquement pour évaluer le niveau d'investissements requis. Pour les ouvrages civils, il se base sur les analyses effectuées par ses experts techniques et sur la grille de risque des ouvrages civils. Pour les compensateurs synchrones et statiques, il se base sur une analyse au cas par cas, compte tenu de leur petit nombre⁷⁰.

10.2.2 ÉTABLISSEMENT DES ORIENTATIONS SUR LE CHOIX DES PROJETS À RETENIR (ÉTAPE 2)

[146] À cette étape, le Transporteur élabore les orientations qui serviront de guide pour la sélection, par les gestionnaires des unités territoriales, des équipements visés par la Stratégie dans le choix des projets qui seront soumis à l'étape 3 pour la détermination de ceux qui seront retenus.

[147] Les orientations visent donc à s'assurer que les projets soumis par les gestionnaires, à la fin de l'étape 2, cadrent avec le niveau d'investissements et le volume d'équipements, établis à l'étape 1 de la Stratégie, comme devant faire l'objet d'interventions.

10.2.3 DÉTERMINATION DES PROJETS ET INVESTISSEMENTS À RETENIR (ÉTAPE 3)

[148] À cette étape, le Transporteur valide la conformité des projets soumis avec les besoins de renouvellement d'équipements identifiés. Il détermine ensuite les projets retenus et les investissements requis.

⁷⁰ Pièce [B-0006](#), p. 28 à 30.

[149] Pour déterminer les projets à retenir, le Transporteur prend alors en considération l'évaluation locale d'équipements qui lui permet de tenir compte de certains paramètres qui échappent aux analyses globales et d'inclure les effets de particularités spécifiques locales.

[150] Le Transporteur fait une planification intégrée des interventions liées à la pérennité des actifs et de celles liées à la croissance des besoins de la clientèle, afin d'assurer la cohérence et l'optimisation de l'ensemble de ses actions.

10.3 SUIVI ET POURSUITE DE LA STRATÉGIE

10.3.1 SUIVI DE LA STRATÉGIE

[151] La Stratégie a été mise en application pour les équipements d'appareillage, les ouvrages civils et les systèmes d'automatismes en 2008 et, pour les composantes des lignes aériennes, en 2010.

[152] Pour assurer le suivi de la Stratégie, le Transporteur a mesuré la conformité des interventions réalisées aux résultats de l'application de la Stratégie et a validé les impacts de celle-ci sur l'évolution de l'état et de la fiabilité du parc des équipements de transport, selon le niveau de risque qu'il gère.

[153] Le Transporteur mentionne que la Stratégie lui permet de cibler les interventions en pérennité, lesquelles sont précisées et bonifiées par des diagnostics d'état local. La combinaison de ces deux types d'intervention cible entre 65 % et 70 % du plan des interventions dans une année. Ce plan annuel est complété par d'autres types d'interventions justifiées par des raisons de fiabilité, de sécurité ou d'efficacité.

[154] Le Transporteur présente l'évolution des interventions sur les équipements d'appareillage principal et les systèmes d'automatismes, réalisées sur la période de 2011 à 2015 et estimées pour 2016⁷¹.

⁷¹ Pièce [B-0006](#), p. 34 et 35, figures 2 et 3.

[155] Le Transporteur constate que les pourcentages d'interventions selon la Stratégie sur les équipements d'appareillage principal à risque sont supérieurs au pourcentage cible fixé de 65% à 70 % du plan d'interventions dans une année et atteignent plus de 80 % en tenant compte des interventions à risque selon un diagnostic d'état local.

[156] En ce qui a trait aux systèmes d'automatismes, il constate que les pourcentages d'interventions selon la Stratégie se rapprochent du pourcentage cible de 65% à 70 % du plan d'interventions dans une année et atteignent plus de 60 % en tenant compte des interventions selon un diagnostic d'état local. Il rappelle que les interventions en automatismes sont liées en partie aux autres projets du réseau de transport.

[157] Le Transporteur présente l'évolution du taux de risque⁷². Il rappelle que la Stratégie lui permet de lisser les investissements et les interventions dans le temps, tout en contrôlant le niveau de risque à long terme.

[158] Les résultats montrent une croissance lente du taux de risque à court et moyen termes, suivie d'une accélération de ce taux à partir de 2035 et de l'atteinte d'un maximum vers 2053. Selon le Transporteur, ces résultats démontrent que le taux de risque évolue selon les prévisions simulées et que le Transporteur garde le cap sur le contrôle du niveau de risque planifié.

10.3.2 POURSUITE DE LA STRATÉGIE

[159] Le Transporteur entend poursuivre l'application de la Stratégie afin de faire face au vieillissement de ses équipements, dont un nombre important atteindront leur fin de vie utile au même moment, tout en considérant les besoins requis en maintenance, en lien avec le modèle de gestion des actifs.

⁷² Pièce [B-0006](#), p. 37, figure 4.

[160] Il prévoit notamment poursuivre les travaux suivants relatifs à la Stratégie, en apportant des précisions quant à leur réalisation⁷³ :

- Raffinement des courbes du taux de défaillance (profil de vieillissement):
 - Ces courbes sont actualisées de façon continue selon les nouvelles données que le Transporteur recueille régulièrement;
- Évolution des outils pour refléter l'évolution de ses façons de faire :
 - Les outils sont adaptés par le Transporteur selon ses besoins, afin de pouvoir, par exemple, ajouter de nouveaux paramètres, améliorer ou intégrer des nouvelles approches de diagnostic;
- Développement des critères de pérennité et élaboration de la grille d'analyse de risque des actifs de télécommunication :
 - Le Transporteur finalisera ces travaux au premier trimestre de 2017. Il prévoit présenter la stratégie de gestion de la pérennité des actifs de télécommunication lors de la prochaine demande d'autorisation du budget des investissements;
- Élaboration des critères de pérennité des ouvrages civils :
 - Un groupe de travail d'experts du Transporteur en ouvrages civils a élaboré des critères d'état des ouvrages civils qui font actuellement l'objet d'une évaluation sur le terrain lors d'une inspection planifiée. Les encadrements au niveau des critères d'état pour ces actifs seront complétés en 2016,
 - Il reste à compléter les activités liées à la diffusion des encadrements auprès des unités opérationnelles, l'analyse des critères d'état utilisés, la validation et l'ajustement de la pondération au niveau de la grille de risque des équipements d'appareillage et des ouvrages civils,
 - Le Transporteur prévoit terminer l'élaboration des critères vers la fin de l'année 2018, avec une application prévue de ces critères lors de la demande d'autorisation des investissements pour l'année 2020.

⁷³ Pièce [B-0012](#), p. 22, R13.1.

[161] Le Transporteur soumet que la Stratégie s'avère performante à plusieurs niveaux, bien qu'elle demeure perfectible et en évolution. Elle lui permet d'avoir une vision des actifs dans leur durée, puis de gérer les niveaux de risque prévus et de sélectionner une stratégie performante en regard des ressources (coûts et main-d'œuvre). De plus, la Stratégie lui permet, à court terme, d'établir le niveau d'interventions nécessaires et les investissements requis pour assurer la pérennité des actifs dans le cadre de la demande d'autorisation à la Régie de ses investissements en « Maintien des actifs ».

[162] Le Transporteur entend donc poursuivre ses travaux d'amélioration de la Stratégie afin d'assurer la pérennité de son parc d'actifs. Il entend en poursuivre l'évaluation dans un contexte d'affaires évolutif, où des efforts additionnels en maintenance ciblée sont requis.

[163] Enfin, le Transporteur propose à la Régie de faire le point sur les prochains résultats de l'application de la Stratégie, dans un troisième bilan, à l'occasion de la demande d'autorisation du budget d'investissements pour l'année 2022.

10.4 EXAMEN DU BILAN DE LA STRATÉGIE

[164] L'AQCIE-CIFQ examine le bilan de la Stratégie sous l'angle de l'évolution du nombre d'équipements selon les diverses catégories de risque présentées aux tableaux des grilles d'analyse du risque produits par le Transporteur.

[165] L'intervenant fait les mêmes constats que le Transporteur à l'égard d'une légère diminution du pourcentage des disjoncteurs à risque et d'une légère hausse du pourcentage des transformateurs et inductances à risque, entre janvier 2011 et janvier 2016.

[166] Une analyse plus détaillée l'amène à constater une augmentation importante du nombre et du pourcentage de ces équipements pour les catégories à risque élevé et fort. En conséquence, il considère qu'il est important de connaître la proportion des investissements en « Maintien des actifs » pour chacun des niveaux de risque.

[167] Le Transporteur soutient qu'il ne peut fournir la portion du budget en « Maintien des actifs » allouée aux disjoncteurs et aux transformateurs et inductances par niveau de

risque car les systèmes de suivi ne saisissent pas l'information en fonction des niveaux de risque⁷⁴.

[168] L'AQCIE-CIFQ considère que l'information concernant la proportion des investissements réalisés selon le niveau de risque est pertinente en vue de s'assurer que les investissements sont réalisés de façon optimale, tant pour les transformateurs et inductances que pour les disjoncteurs. Il recommande à la Régie d'exiger que cette information soit fournie lors des prochains dossiers concernant les projets inférieurs à 25 M\$.

[169] Le Transporteur soumet que cette recommandation n'est pas pertinente et doit être rejetée. Il rappelle qu'il présente, suivant le cadre réglementaire, les investissements par catégories et non par équipements, comme le souhaite l'intervenant. Il réitère qu'un suivi annuel des investissements réalisés par type d'équipement s'avère impossible car les outils de suivi de projets qu'il utilise ne comptabilisent pas annuellement les investissements par type d'équipement en cours de projet. Ce sont les investissements réalisés finaux cumulés qui sont alloués aux divers types d'équipement du projet lors de la MES. Ainsi, pour une année écoulée, le Transporteur soutient qu'il ne pourrait pas découper les investissements réalisés cette année-là par type d'équipement⁷⁵.

[170] Par ailleurs, le Transporteur rappelle que la Régie s'est déjà prononcée à cet égard dans sa décision D-2016-160:

« [16] Le Transporteur rappelle sa réponse dans le cadre du dossier R-3904-2014 [note de bas de page omise] selon laquelle, lorsqu'il présente les interventions qu'il planifie pour le budget des investissements dont le coût est inférieur à 25 M\$, il fournit les montants globaux sans égard au seuil de 25 M\$, basés sur la mise en œuvre de la Stratégie de gestion de la pérennité de ses actifs (la Stratégie). Par contre, il ne peut pas fournir l'information découpée par type d'équipement car les systèmes de suivis ne saisissent pas l'information en fonction des équipements spécifiques visés.

[...]

⁷⁴ Pièce [B-0015](#), p. 5.

⁷⁵ Pièce [B-0021](#), p. 10.

[18] [La] Régie retient que le Transporteur ne peut fournir, en mode prévisionnel, les montants des investissements découpés par type d'équipements pour les investissements de moins de 25 M\$ puisqu'il ne dispose pas de ces données [...] »⁷⁶.

[171] D'une part, la Régie retient que les systèmes de suivi du Transporteur ne saisissent pas l'information en fonction des équipements spécifiques visés par l'intervenant, tel qu'elle l'a déjà reconnu, et, d'autre part, elle considère que le Transporteur respecte le cadre réglementaire applicable aux budgets des investissements pour les Projets inférieurs à 25 M\$. **Par conséquent, la Régie rejette cette recommandation de l'AQCIE-CIFQ.**

[172] Également, l'AQCIE-CIFQ constate un changement important en ce qui a trait à l'évolution prévue du taux de risque qui, comparativement à la courbe présentée lors du premier bilan de la Stratégie, augmente beaucoup moins rapidement à court terme et atteint un taux maximal de 13, plutôt que 12, beaucoup plus tard dans le temps.

[173] Le Transporteur explique les différences par une meilleure connaissance du profil de vieillissement de ses équipements, obtenue par le raffinement en continu, au cours des dernières années, des courbes du taux de défaillance de fin de vie des équipements.

[174] L'intervenant compare l'évolution réelle du taux de risque depuis 2010 au taux de risque qui avait été simulé en 2012⁷⁷ et constate que les valeurs réelles de ce taux sont toujours inférieures aux valeurs simulées. Il est en désaccord avec l'affirmation du Transporteur à l'effet qu'une telle comparaison n'est pas valide, car la comparaison du taux de risque réel n'est valable que pour le taux de risque simulé de la même année⁷⁸.

[175] Constatant que, sur la période de 2011 à 2015, le Transporteur n'a réalisé que 95 % des investissements autorisés en « Maintien des actifs », avec un taux de risque réel demeuré inférieur au taux de risque simulé prévu en 2011, l'AQCIE-CIFQ n'est pas assuré que la Stratégie soit optimale. En conséquence, il recommande à la Régie d'exiger du Transporteur qu'il présente une mise à jour de sa Stratégie, afin de vérifier l'évolution

⁷⁶ Pièce [A-0007](#), p. 6.

⁷⁷ Dossier R-3817-2012, décision [D-2016-160](#).

⁷⁸ Pièce [C-AQCIE-CIFQ-0009](#), p. 17.

du taux de risque en simulant des investissements en « Maintien des actifs » réduits de 5 %, 10 %, 15 % et 20 % par rapport à ce qui avait été retenu initialement⁷⁹.

[176] Le Transporteur rappelle que le vieillissement des actifs l'amène à gérer un parc présentant un risque jamais expérimenté auparavant et qu'il est plus préoccupé par l'objectif de demeurer en contrôle de l'évolution de ce risque que par l'atteinte ou non d'une valeur donnée du risque. Il soutient qu'une diminution importante du budget en « Maintien des actifs » ne permettrait pas d'assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité du réseau de transport ainsi que la qualité de service attendues par la clientèle⁸⁰.

[177] La Régie constate, comme l'AQCIE-CIFQ, que le taux de risque réel demeure inférieur au taux de risque simulé, et ce, même en l'absence d'une pleine utilisation des investissements autorisés. Cela peut effectivement amener à déduire que le Transporteur investit trop, ou trop tôt, dans son réseau, ce qui aurait pour effet soit d'augmenter indûment le tarif des consommateurs, soit de ne pas imputer la bonne génération de consommateurs.

[178] La Régie note que le Transporteur, pour sa part, concentre principalement son attention sur la fiabilité de son réseau et souhaite demeurer en contrôle de l'évolution du risque.

[179] En termes d'investissements, il appartient à la Régie de rechercher le point d'équilibre entre les charges que doivent supporter les consommateurs et les besoins en pérennité du réseau afin d'assurer sa fiabilité.

[180] Dans ce cadre, la Régie rappelle que la Stratégie a été mise en place afin d'établir le meilleur scénario d'investissement et, à long terme, de stabiliser l'âge moyen des équipements et le niveau de risque. Cette Stratégie vise, entre autres, à lisser les investissements du Transporteur afin d'éviter que les projets d'intervention en pérennité entraînent une augmentation soudaine des investissements, des besoins de main-d'œuvre et de l'indisponibilité des équipements. Autrement dit, il s'agit d'une planification de long

⁷⁹ Pièces [C-AQCIE-CIFQ-0009](#), p. 20, et [C-AQCIE-CIFQ-0011](#), p. 3, R1.3.

⁸⁰ Pièce [B-0013](#), p. 14, R7.3.

terme du remplacement des actifs du Transporteur afin d'éviter les chocs tarifaires possibles, tout en assurant le maintien de la qualité du service à la clientèle.

[181] Cette Stratégie de long terme, pour l'instant, porte fruit. La Régie note au présent dossier que le niveau d'investissement du Transporteur demeure relativement stable. Elle note également que, si le taux de risque réel demeure inférieur au taux de risque simulé, cela est rassurant dans le contexte où le Transporteur affirme que le vieillissement du parc l'amène à gérer un parc d'actifs présentant un risque jamais expérimenté auparavant⁸¹.

[182] Par ailleurs, la prémisse de la position de l'AQCIE est que le taux de risque réel demeure inférieur à celui simulé malgré que le Transporteur n'utilise pas entièrement les sommes autorisées. Or, depuis 2015, le Transporteur applique l'approche de « surutilisation » afin d'utiliser entièrement les sommes d'investissements autorisées. Si cette approche n'a pas pour effet de diminuer les investissements requis tel que recherché par l'AQCIE-CIFQ, elle a certes l'avantage de tester la théorie de celui-ci sur le niveau d'investissement requis. Ainsi, si, en utilisant l'ensemble des sommes autorisées, la Régie devait constater que le taux de risque réel diminuait de manière significative, il pourrait alors y avoir lieu d'ajuster à la baisse le niveau d'investissement annuel requis par le Transporteur pour ses investissements en pérennité inférieurs à 25 M\$.

[183] Par conséquent, la Régie ne donne pas suite à la recommandation de l'AQCIE-CIFQ.

[184] Dans sa preuve, SÉ-AQLPA examine plusieurs aspects du bilan de la Stratégie présenté par le Transporteur et fait les recommandations suivantes :

1. que le Transporteur modifie la Stratégie afin de réduire le taux qui persiste à demeurer trop élevé de 40 % de ses transformateurs et inductances qui sont considérés à risque;
2. qu'il modifie la Stratégie de manière à ce que celle-ci reflète véritablement que l'impact d'une défaillance de disjoncteur varie selon l'emplacement de celui-ci sur le réseau et, conséquemment, que soit corrigée l'anomalie selon laquelle aucun disjoncteur sur le réseau n'a jamais eu de cote 9 selon la matrice de risque;

⁸¹ Pièce [B-0013](#), p. 14, R7.3.

3. qu'il modifie la Stratégie de manière à ce que, lorsque des équipements ont une cote d'impact élevée sur la matrice de risque, il soit prévu des tests plus systématiques et intensifs de leur probabilité de défaillance;
4. de prendre acte de l'évolution du risque le plus élevé associé aux équipements d'appareillage (électrique et mécanique) et aux équipements civils;
5. de prendre acte que, selon la définition du risque le plus élevé, celui-ci n'affecte pas les équipements d'automatismes ainsi que du fait que la proportion des systèmes d'automatismes à risque diminue significativement depuis deux ans;
6. d'inviter le Transporteur à poursuivre ses efforts de réduction du taux global de risque des composants de lignes aériennes, malgré les bons résultats présentés;
7. de demander au Transporteur une mise à jour de son évaluation du taux de risque sur l'horizon de 20 ans et de prendre acte d'une certaine diminution du risque prévu, bien que celui-ci demeure en forte croissance à terme.

[185] Dans son argumentation, l'intervenant reformule ses recommandations 1, 2 et 3 de façon à « *mieux y distinguer le rôle de la Régie au présent dossier qui consiste à évaluer le Bilan 2016 de la Stratégie des changements futurs éventuels à cette Stratégie, qui ne seraient à examiner que lors d'un dossier futur* »⁸².

[186] Le Transporteur réplique que ces recommandations modifiées par l'intervenant ne devraient pas être retenues. Il soutient également que les recommandations initiales devraient être rejetées, notamment en ce que les affirmations et les démonstrations qui les supportent sont non fondées⁸³.

[187] En réponse à cette objection du Transporteur, SÉ-AQLPA souligne qu'il n'est pas inhabituel, dans une plaidoirie, de reformuler des recommandations de témoins de manière à les rendre plus exactes du point de vue juridique et procédural. Il soutient que les reformulations ne changent aucunement le fond du rapport de monsieur Deslauriers, à savoir les lacunes relevées dans la Stratégie et sa mise en œuvre⁸⁴.

⁸² Pièce [C-SÉ-AQLPA-0011](#), p. 2.

⁸³ Pièce [B-0024](#), p. 3.

⁸⁴ Pièce [C-SÉ-AQLPA-0012](#), p. 2.

[188] Il est vrai qu'un avocat peut reformuler la position ou une proposition de son client intervenant sur un enjeu en particulier dans le cadre de sa plaidoirie. Toutefois, lorsqu'il présente une modification de la position de l'intervenant sur un enjeu, il se doit de le notifier à la Régie et d'énoncer clairement les motifs au soutien de cette modification. La Régie est d'avis que les recommandations 1, 2 et 3 reformulées, telles que présentées par l'avocat de SÉ-AQLPA, constituent une modification substantielle du fond des recommandations faites par l'analyste de l'intervenant dans le cadre du rapport déposé à la Régie le 31 octobre 2016. La Régie est d'avis que les modifications apportées au rapport de l'analyste n'ont pas été clairement, ni suffisamment, motivées dans le cadre de l'argumentation de l'intervenant.

[189] Dans les circonstances du présent dossier, ce débat devient cependant académique car la Régie ne retient ni l'une ni l'autre des versions de ces recommandations et fournit les commentaires suivants.

[190] D'une part, elle note que le taux de risque des transformateurs et inductances ne constitue pas une source d'inquiétude pour le Transporteur⁸⁵ et que ce taux ne peut être comparé à celui des autres équipements, tels les disjoncteurs, les lignes ou les automatismes, vu les critères de pérennité propres aux transformateurs et inductances⁸⁶.

[191] Par ailleurs, appelé par la Régie à justifier les bases de la recommandation 1, l'intervenant a soumis des éléments de nature générale, soulignant que son inquiétude provient du fait que le pourcentage dépasse maintenant 40 % (il était de 38,9 % en 2011) alors même qu'il juge prématuré de suggérer le risque acceptable⁸⁷.

[192] D'autre part, selon la Stratégie, un équipement au niveau de risque 9 résulte de l'atteinte de la pondération maximale de toutes les cotes d'impact potentiel de la défaillance de cet équipement, soit 40 % sur le réseau et la clientèle, 20 % sur le fonctionnement du poste, 20 % sur la sécurité du public ou du personnel, 10 % sur l'environnement et 10 % sur les coûts collatéraux. En plus, le Transporteur précise que l'impact d'une défaillance de disjoncteur selon son emplacement sur le réseau est

⁸⁵ Pièce [B-0014](#), p. 10, R1-7a).

⁸⁶ Pièce [B-0021](#), p. 11.

⁸⁷ Pièce [C-SÉ-AQLPA-0009](#), p. 2 à 4.

considéré dans celui d'une défaillance en fin de vie de l'équipement, par son impact sur le fonctionnement du poste où il est situé, dont la pondération s'élève à 20 %⁸⁸.

[193] La Régie ne donne pas suite aux recommandations 4 à 6 de l'intervenant, qui ne sont pas de véritables recommandations, mais plutôt de la nature du constat.

[194] SÉ-AQLPA recommande que le Transporteur mette à jour son évaluation du taux de risque sur l'horizon de 20 ans. Elle recommande également de prendre acte d'une certaine diminution du risque prévu, bien que celui-ci demeure en forte croissance à terme.

[195] Selon l'intervenant, le décalage dans le temps de ce risque, tel que projeté par le Transporteur, est inquiétant. Ces nouvelles projections ne semblent pas cohérentes avec la projection de l'évolution du risque de court terme et avec les efforts accrus en investissements de pérennité qui auraient, au contraire, laissé supposer un plafonnement du risque et même une baisse de la courbe du taux de risque⁸⁹.

[196] Le Transporteur soutient qu'il garde le cap sur le contrôle du niveau de risque planifié.

[197] La Régie retient que le Transporteur met à jour annuellement la courbe d'évolution du taux de risque à long terme en prenant en compte, dans ses simulations, les modifications qu'il a apportées à son réseau au cours de la dernière année et qu'il présente cette nouvelle courbe à chaque demande d'autorisation du budget d'investissements pour les projets inférieurs à 25 M\$. Elle constate que la courbe présentée dans le cadre du présent bilan, comparée à celle du premier bilan, montre une diminution importante du taux de risque à court terme. De plus, tel qu'elle l'a déjà relevé, la Régie constate que le risque réel demeure inférieur au risque simulé pour une année donnée. Par conséquent, la Régie considère que le Transporteur est présentement en contrôle de l'évolution du taux de risque de son réseau. Elle ne retient donc pas la recommandation de SÉ-AQLPA relative à la mise à jour de son évaluation du taux de risque sur l'horizon de 20 ans.

⁸⁸ Pièce [B-0021](#), p. 12.

⁸⁹ Pièce [C-SE-AQLPA-0009](#), p. 6.

10.5 CONCLUSION

[198] La Régie est satisfaite des renseignements fournis par le Transporteur au soutien du bilan de la Stratégie.

[199] La Régie constate que les pourcentages d'interventions réalisées sur les équipements d'appareillage et les systèmes d'automatismes selon la Stratégie sont supérieurs au pourcentage visé du plan d'interventions dans une année.

[200] Elle constate également que le Transporteur continue d'améliorer sa connaissance du profil de vieillissement des équipements du réseau de transport. Cette connaissance lui a permis de modifier les critères de pérennité des disjoncteurs, des transformateurs de mesure de même que des transformateurs et des inductances, en indicateurs d'état qui sont maintenant utilisés au sens plus large afin de répondre au besoin du modèle de gestion des actifs. La Régie considère que ces modifications en continu permettent de bonifier l'application de la Stratégie par une meilleure connaissance de l'état du parc des actifs.

[201] Elle prend acte du fait que le Transporteur entend finaliser, au premier trimestre de 2017, le développement des critères de pérennité et l'élaboration de la grille d'analyse de risque des actifs de télécommunication et présenter la Stratégie lors de la prochaine demande d'autorisation du budget des investissements pour les projets inférieurs à 25 M\$.

[202] La Régie prend acte également que le Transporteur entend terminer l'élaboration des critères de pérennité des ouvrages civils vers la fin de 2018, avec une application prévue de ces critères lors de la demande d'autorisation du budget des investissements 2020 pour les projets inférieurs à 25 M\$.

[203] La Régie demande au Transporteur de poursuivre le développement des critères de pérennité, dans l'objectif de continuer d'améliorer l'évaluation du risque par famille d'actifs, et de lui en faire un suivi lors des prochaines demandes d'autorisation du budget des investissements pour les projets inférieurs à 25 M\$.

[204] La preuve au dossier montre que le niveau global de risque continuera d'augmenter au cours des prochaines années, mais à un rythme moindre que ce qui était prévu à court terme au premier bilan de la Stratégie. Cette évolution positive s'est concrétisée alors que le budget prévu en « Maintien des actifs » pour les projets inférieurs à 25 M\$ s'est maintenu autour de 400 M\$ au cours des dernières années. La Régie considère que le

Transporteur suit le taux de risque réel de son réseau et se montre globalement en contrôle de l'évolution du risque de ce dernier.

[205] La Régie est d'avis que l'application de la Stratégie permet au Transporteur d'étaler sur plusieurs années les interventions et les investissements nécessaires afin d'assurer la pérennité des actifs du Transporteur. Cet étalement des interventions sur plusieurs années permet un lissage des investissements dans le temps et, par le fait même, un meilleur contrôle de l'impact tarifaire.

[206] De plus, puisque le budget d'investissements en « Maintien des actifs » de transport découle essentiellement de l'application de la Stratégie, la Régie réitère qu'il est requis de suivre son application et ses résultats à chaque demande d'autorisation du budget d'investissements annuel.

[207] Compte tenu de ce qui précède, la Régie considère que le bilan du Transporteur sur l'application de la Stratégie répond à ses attentes. Elle accueille la proposition du Transporteur de faire le point sur les prochains résultats de l'application de la Stratégie dans un troisième bilan, à l'occasion de la demande d'autorisation du budget des investissements de moins de 25 M\$ pour l'année 2022.

11. DEMANDES DE PAIEMENT DES FRAIS

[208] Selon le deuxième alinéa de l'article 36 de la Loi, la Régie « [...] *peut ordonner au transporteur d'électricité [...] de verser, tout ou partie des frais, y compris des frais d'experts, aux personnes dont elle juge la participation utile à ses délibérations* ».

[209] Le *Règlement sur la procédure de la Régie de l'énergie*⁹⁰ ainsi que le *Guide de paiement des frais 2012*⁹¹ (le Guide) encadrent les demandes de paiement de frais que la Régie peut payer ou ordonner de payer, sans limiter son pouvoir discrétionnaire de juger de l'utilité de la participation des intervenants à ses délibérations et du caractère nécessaire et raisonnable des frais encourus.

⁹⁰ [RLRQ, c. R-6.01, r. 4.1.](#)

⁹¹ [Guide de paiement des frais.](#)

[210] La Régie évalue le caractère nécessaire et raisonnable des frais réclamés, ainsi que l'utilité des interventions, en tenant compte des critères prévus aux articles 15 et 16 du Guide. Le remboursement des taxes est effectué en fonction du statut fiscal de l'intervenant.

[211] L'AQCIE-CIFQ soumet une demande de remboursement de frais pour son intervention de 21 672,49 \$. L'intervenant mentionne qu'un montant additionnel par rapport au budget de participation (19 451,55 \$) est réclamé et correspond au temps non prévu initialement qui a été consacré à la contestation de certaines réponses du Transporteur à la DDR de l'AQCIE-CIFQ.

[212] SÉ-AQLPA soumet, quant à lui, une demande de remboursement de frais de 26 775,74 \$, taxes incluses, pour son intervention. L'intervenant mentionne s'être tenu au cadre de l'intervention établi par la Régie et avoir procédé à une étude rigoureuse du bilan de la Stratégie en soulignant certaines faiblesses.

[213] Le Transporteur mentionne que certaines recommandations du mémoire de l'AQCIE-CIFQ sont non fondées, notamment à l'égard de l'impact du remplacement des disjoncteurs de modèle PK sur le budget des investissements des années ultérieures. Le Transporteur indique également que les affirmations et démonstrations qu'offre SÉ-AQLPA à l'égard de l'impact de défaillance des disjoncteurs pris en compte dans la Stratégie sont non fondées, tel qu'il l'avait déjà mentionné dans son argumentation et sa réplique. Le Transporteur ajoute que les frais réclamés par les intervenants dans le présent dossier semblent élevés par rapport aux frais réclamés et octroyés dans le dossier R-3778-2011 qui examinait le précédent bilan de la Stratégie, même s'il reconnaît que la revue de ce bilan a exigé des travaux supplémentaires en comparaison avec un dossier régulier.

[214] SÉ-AQLPA répond aux commentaires du Transporteur en soulignant le caractère actif, ciblé et structuré de son intervention. Il précise également qu'il est normal que l'analyse du bilan de la Stratégie devienne plus sophistiquée dans le temps.

[215] La Régie constate que la totalité des frais réclamés par les intervenants sont admissibles en fonction des critères du Guide.

[216] Cependant, la Régie rappelle qu'elle a limité, dans sa décision procédurale D-2016-136⁹², le cadre d'intervention des deux intervenants en leur précisant qu'elle s'attend à un ajustement en conséquence de leurs budgets de participation.

[217] La Régie est d'avis que l'intervention de l'AQCIE-CIFQ a été utile à l'examen du dossier, en particulier en ce qui a trait à l'examen de l'enjeu sur le bilan de la Stratégie. La Régie note, cependant, que l'intervenant n'a pas traité l'enjeu sur l'impact tarifaire qu'il avait annoncé dans sa demande d'intervention, alors que les frais réclamés sont supérieurs au budget de participation annoncé par l'intervenant.

[218] Par ailleurs, la Régie juge que l'intervention de SÉ-AQLPA, limitée à l'examen du bilan de la Stratégie, a été partiellement utile dans le cadre de l'examen du dossier. La Régie est d'avis que les recommandations de l'intervenant, qui sont de la nature de constats de faits exposés dans la preuve au dossier, n'ont que peu alimenté le débat quant à l'examen du bilan de la Stratégie.

[219] De plus, elle note que le montant réclamé est déraisonnable. En effet, le budget de participation soumis par l'intervenant (29 807,41 \$) prévoyait une intervention sur des sujets⁹³ que la Régie n'a pas retenus en limitant le cadre d'intervention de SÉ-AQLPA à l'examen du bilan de la Stratégie, uniquement.

[220] Pour ces raisons, la Régie octroie les frais suivants aux intervenants.

TABLEAU 10
FRAIS RÉCLAMÉS ET FRAIS OCTROYÉS (TAXES INCLUSES)

Intervenant	Frais réclamés (\$)	Frais octroyés (\$)
AQCIE-CIFQ	21 672,49	17 000,00 \$
SÉ-AQLPA	26 775,74	10 000,00 \$
Total	48 448,23	27 000,00 \$

⁹² Décision [D-2016-136](#).

⁹³ Décision [D-2016-136](#), p. 6, par. 16.

[221] **En conséquence, la Régie ordonne au Transporteur de payer aux intervenants, dans un délai de 30 jours, les montants octroyés par la présente décision.**

[222] **Pour ces motifs,**

La Régie de l'énergie :

ACCUEILLE la demande du Transporteur;

AUTORISE des investissements de 550 M\$ en 2017 pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$, répartis par catégorie de la façon suivante :

- « Maintien des actifs » : 410 M\$,
- « Maintien et amélioration de la qualité du service » : 56 M\$,
- « Respect des exigences » : 17 M\$,
- « Croissance des besoins de la clientèle » : 67 M\$;

PERMET au Transporteur de réallouer jusqu'à 25 M\$ entre les catégories d'investissement;

OCTROIE aux intervenants les frais présentés au tableau 10 de la présente;

ORDONNE au Transporteur de payer les frais aux intervenants octroyés par la présente décision, dans un délai de 30 jours;

ORDONNE au Transporteur de se conformer à l'ensemble des autres éléments décisionnels contenus dans la présente décision.

Lise Duquette
Régisseur

Représentants :

Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE-CIFQ) représenté par M^e Pierre Pelletier;

Hydro-Québec représentée par M^e Yves Fréchette;

Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA) représenté par M^e Dominique Neuman.