

**Réponses du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 1
de la Régie de l'énergie**

1 **DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) RELATIVE AUX**
 2 **INFORMATIONS GÉNÉRALES SUR LE DOSSIER**

- 3 **1. Références :** (i) Rapport annuel HQT 2011, pièce HQT-1, document 4 ;
 4 (ii) Dossier R-3777-2011, pièce B-0025, HQT-9, document 1, page 11.

5 **Préambule :**

6 Le tableau suivant met en comparaison l'information présentée aux références (i) et (ii).

Tension	Lignes (km)			Postes (nombre)		
	Référence (i)	Référence (ii)	Différence Réf. (i)- Réf. (ii)	Référence (i)	Référence (ii)	Différence Réf. (i)- Réf. (ii)
765 et 735 kV	11422	11422	0	38	38	0
450 kV c.c.	1218	1218	0	2	2	0
315 kV	5255	5356	-101	65	66	-1
230 kV	3223	3233	-10	51	52	-1
161 kV	2122	2134	-12	44	42	+2
120 kV	6761	6758	+3	217	217	0
69 kV et moins	3629	3566	+63	97	96	+1

7 **Demande :**

8 **1.1** Veuillez expliquer les écarts entre les situations réelle et prévue au 31 décembre 2011, selon les
 9 références (i) et (ii) respectivement, pour les postes et les lignes du réseau de transport à des
 10 tensions de 315 V, 230 kV, 161 kV et 69 kV et moins.

11 **R1.1**

12 **Pour le niveau de tension de 315 kV, l'écart entre les situations réelle et**
 13 **prévue au 31 décembre 2011 résulte du report de la mise en service de la**
 14 **centrale La Sarcelle.**

15 **Pour ce qui est des niveaux de tension 230 kV et 161 kV, les écarts sont**
 16 **liés à des reports de mise en service et suspensions de projets dont le**
 17 **coût individuel est inférieur à 25 M\$.**

18 **Enfin, pour ce qui est du niveau de tension de 69 kV et moins, les écarts**
 19 **sont liés à des reports de démantèlements d'immobilisations et de**
 20 **transferts d'immobilisations, dont 41 km de lignes du projet Ste-Agathe, en**
 21 **faveur du Distributeur.**

- 1 **2. Références :** (i) Rapport annuel HQT 2011, pièce HQT-1, document 6 ;
2 (ii) Dossier R-3777-2011, pièce B-0010, HQT-3, document 2, page 32.

3 **Préambule :**

4 (i) Dans le document intitulé « Rapports au NPCC », le Transporteur présente la liste des
5 événements rapportables au *Northeast Power Coordinating Council* (« NPCC ») et des rapports
6 afférents qu'il lui a transmis en 2011. Les critères « d'événement rapportable » concernent une perte
7 de charge de 300 MW et plus ou une perte de production de 500 MW et plus.

8 À la fin du document, le Transporteur fournit deux rapports d'événement de forme différente,
9 intitulés « NPCC Disturbance Reporting Form – B-13 » et « NERC Interconnection Reliability
10 Operating Limit and Preliminary Disturbance Report ».

11 (ii) Un des objectifs corporatifs du Transporteur consiste à mesurer, sur une base annuelle, le
12 nombre de non-conformités (de niveaux 1 à 4) à l'ensemble des exigences prévues au programme
13 annuel de vérification de conformité de la *North American Electric Reliability Corporation*
14 (« NERC ») et du NPCC. Le Transporteur indique que, pour l'année 2011, les déclarations de non-
15 conformité volontaires n'affectent plus l'objectif.

16 **Demandes :**

17 **2.1** Veuillez expliquer en quoi les deux rapports d'événement présentés à la fin de la référence (i)
18 diffèrent des rapports ATR qui les précèdent.

19 **R2.1**

20 **Les rapports ATR présentés à la pièce HQT-1, Document 6 du rapport**
21 **annuel 2011 du Transporteur signalent les pertes de production de 500 MW**
22 **et plus. Les rapports B-13 et NERC Interconnection Reliability Operating**
23 **Limit and Preliminary Disturbance Report intégrés à la fin de ce document**
24 **signalent, quant à eux, les pertes de charge de 300 MW et plus,**
25 **attribuables à deux événements survenus sur le réseau de transport du**
26 **Transporteur.**

27 **2.2** Veuillez préciser si ces deux rapports constituent des déclarations de non-conformité au sens de
28 celles recensées dans le cadre des objectifs corporatifs du Transporteur, sans égard au fait
29 qu'elles soient déclarées sur une base volontaire ou non. Dans l'affirmative, veuillez préciser le
30 niveau de non-conformité de chaque événement et expliquer.

31 **R2.2**

32 **Ces rapports ne constituent pas des déclarations de non-conformité aux**
33 **normes de fiabilité et les événements décrits dans ces rapports n'ont pas**
34 **conduit à de telles non-conformités.**

35 **2.3** Veuillez préciser si ces deux événements constituent les seuls cas de non-conformité aux
36 exigences prévues au programme annuel de vérification de conformité de la NERC et du NPCC
37 pour l'année 2011.

38 **R2.3**

39 **Tel que précisé en réponse à la question 2.2, ces événements ne**
40 **constituent pas des non-conformités aux normes de fiabilité.**

- 1 **3. Références :** (i) Rapport annuel HQT 2011, pièce HQT-2, document 1 ;
2 (ii) Dossier R-3777-2011, pièce B-0010, HQT-3, document 2.

3 **Préambule :**

- 4 (i) Le Transporteur présente les résultats des indicateurs de performance.
5 (ii) Dans le cadre de la tarifaire, le Transporteur présente et commente les indicateurs de
6 performance.

7 **Demandes :**

- 8 **3.1** Veuillez commenter les résultats des indicateurs suivants selon le niveau de détail que le
9 Transporteur utilise dans le cadre de ses demandes tarifaires:

- 10 • Partenariat qualité avec le Distributeur;
11 • Partenariat qualité avec les clients point à point;
12 • Nombre de pannes et interruptions planifiées;
13 • Durée moyenne des pannes et interruptions planifiées;
14 • IC-Transport;
15 • Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau;
16 • Coût des immobilisations nettes en fonction de la capacité du réseau;
17 • Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de la capacité du réseau.

18 **R3.1**

19 **Le Transporteur comprend que la référence (i) concerne la pièce HQT-2,**
20 **Document 11 plutôt que la pièce HQT-2, Document 1 et commente ci-après**
21 **les résultats des indicateurs visés.**

Partenariat qualité avec le Distributeur

Tableau R3.1.1
Partenariat qualité avec le Distributeur

Indicateur						
	2007	2008	2009	2010	2011	
Satisfaction de la clientèle	Unité de mesure					
• Partenariat qualité avec le Distributeur	Indice 1 à 10	8,1	8,5	8,5	8,8	9,0

22 **En 2011, le Transporteur a poursuivi la progression significative**
23 **enregistrée depuis l'année 2007. Ce résultat est essentiellement attribuable**
24 **au respect de la majorité de ses engagements, à l'amélioration de la**
25 **communication (ex. transmission adéquate de l'information dans les délais**
26 **convenus) résultant en une excellente coordination au niveau de**
27 **l'exploitation ainsi qu'à une collaboration étroite dans l'ensemble des**
28 **dossiers corporatifs conjoints.**

Partenariat qualité avec les clients point à point

Tableau R3.1.2
Partenariat qualité avec les clients de point à point

Indicateur						
	2007	2008	2009	2010	2011	
Satisfaction de la clientèle	Unités de mesure					
• Partenariat qualité avec les clients point à point	Indice 1 à 10	7,5	8,3	7,3	8,5	8,7

1 En 2011, huit clients ont été sollicités et sept d'entre eux ont fourni leur
 2 évaluation, dont trois clients n'ayant pas participé au processus
 3 d'évaluation en 2010. Le Transporteur a atteint, en 2011, le plus haut taux
 4 de satisfaction depuis 2004. Parmi les commentaires recueillis, on note
 5 que les clients sont satisfaits du nouveau site web OASIS.

Nombre de pannes et interruptions planifiées

Tableau R3.1.3
Nombre de pannes et d'interruptions planifiées

Indicateur						
	2007	2008	2009	2010	2011	
Fiabilité du service	Unité de mesure					
• Nombre de pannes et interruptions planifiées	Nombre	1 108	988	1 111	882	943

6 Le nombre de pannes et d'interruptions planifiées a légèrement augmenté
 7 en 2011 par rapport à 2010. Toutefois, ce nombre est inférieur à la
 8 moyenne des quatre années précédentes. Les variations annuelles de cet
 9 indicateur sont principalement liées aux facteurs climatiques et de
 10 délestage.

Durée moyenne des pannes et interruptions planifiées

Tableau R3.1.4
Durée moyenne des pannes et interruptions planifiées

Indicateur						
	2007	2008	2009	2010	2011	
Fiabilité du service	Unité de mesure					
• Durée moyenne des pannes et interruptions planifiées	Minutes	58	59	168	70	109

11 La durée moyenne des interruptions (pannes et interruptions planifiées) en
 12 2011 est supérieure à l'année 2010.

13 Les résultats de 2010 et 2011 sont influencés par des travaux relatifs au
 14 poste Duncan (Baie James) ayant doublé la durée moyenne des
 15 interruptions planifiées en 2010. Ces travaux se sont poursuivis au cours

1 de 2011. En excluant la durée moyenne des interruptions planifiées liée à
2 ceux-ci, le résultat aurait été de 64 minutes en 2011.

Indice de continuité – Transport

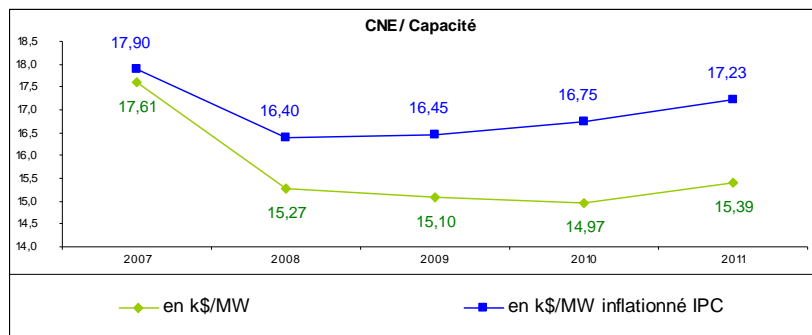
Tableau R3.1.5
Indice de continuité – Transport

Indicateur						
		2007	2008	2009	2010	2011
Fiabilité du service	Unité de mesure					
• IC-Transport	Heure/client	0,49	0,58	0,57	0,32	0,47
○ Facteurs climatiques	Heure/client	0,11	0,13	0,13	0,04	0,05
○ Défaillances d'équipement	Heure/client	0,17	0,15	0,10	0,09	0,18
○ Travaux programmés	Heure/client	0,05	0,13	0,05	0,03	0,10
○ Autres	Heure/client	0,16	0,17	0,30	0,16	0,14

3 Le résultat de l'indice de continuité Transport (« IC- Transport ») de 2011
4 est en hausse par rapport à 2010. Toutefois, le résultat de 2011, soit 0,47,
5 est inférieur à la moyenne des quatre années précédentes qui se situe à
6 0,49.

Charges nettes d'exploitation (CNE) en fonction de la capacité du réseau en MW

Figure R3.1.6
Charges nettes d'exploitation en fonction de la capacité du réseau en MW



7 Nonobstant les besoins associés à la croissance du réseau et le fait que
8 les charges associées à la masse salariale progressent de l'ordre de 3 %
9 annuellement selon les conventions collectives de travail en vigueur, de
10 même que les charges de services partagés principalement constituées de
11 coûts de cette nature, la progression réelle des CNE entre les années 2010
12 et 2011 est de 2,8 %, donc inférieure à celle fondée sur l'indice des prix à la
13 consommation (IPC) de 2,9 % pour 2011.

Coût des immobilisations nettes en fonction de la capacité du réseau de transport en MW

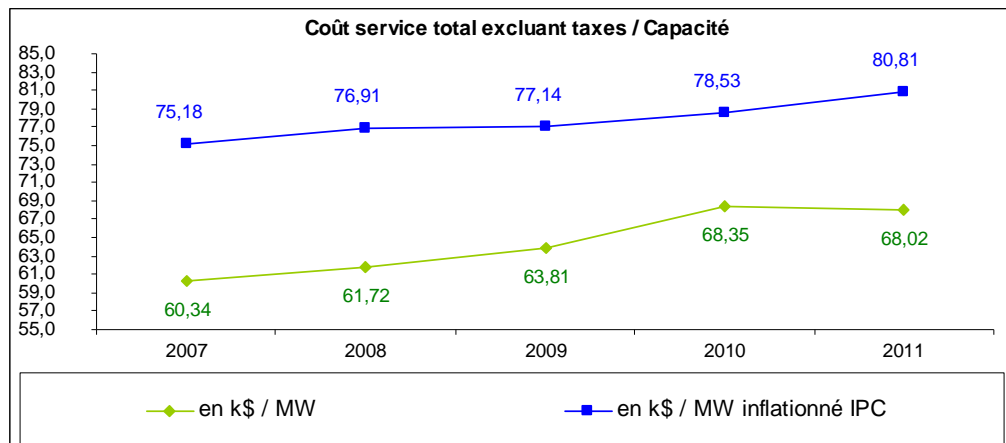
Tableau R3.1.7
Coût des immobilisations nettes en fonction de la capacité du réseau de transport en MW

Indicateur						
	2007	2008	2009	2010	2011	
Évolution du coût des immobilisations						
Unité de mesure						
• Coût des immobilisations nettes sur la capacité du réseau de transport	k\$/MW	360,65	377,96	388,87	394,56	396,70

1 Le résultat obtenu en 2011 permet d'observer une faible hausse par
 2 rapport à 2010. Celle-ci est principalement due à des mises en service
 3 d'immobilisations, comme l'intégration des parcs éoliens du réseau
 4 régional Matapédia (990 MW) et la mise à niveau du réseau de transport
 5 principal.

Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de la capacité du réseau en MW

Figure R3.1.8
Coût de service total, excluant les taxes, en fonction de la capacité du réseau en MW



6 Le résultat obtenu en 2011 est légèrement inférieur à celui de 2010, ce qui
 7 démontre l'efficacité du Transporteur à maintenir l'évolution de son coût
 8 de service total en fonction de la capacité du réseau en deçà de la
 9 croissance de l'IPC et ce, depuis 2001.

1 **3.2** Veuillez fournir les données de base au calcul de l'indicateur *Durée moyenne des interruptions*
2 *par point de livraison (SAIDI)* et commenter le niveau de cet indicateur qui est passé de
3 67 minutes en 2010 à 126,24 minutes en 2011.

4 **R3.2**

Tableau R3.2.1
Durée moyenne des interruptions par point de livraison (SAIDI)

Indicateur						
	2007	2008	2009	2010	2011	
Fiabilité du service	Unité de mesure					
• Durée moyenne interruptions par point de livraison (SAIDI)	Minutes	79	66	226	67	126

5 **La hausse de 2011 est principalement due à une augmentation du temps**
6 **consacré à l'entretien programmé et aux travaux sécuritaires programmés.**

7 **Le Transporteur rappelle qu'il n'est pas en mesure de fournir les données**
8 **de base au calcul de cet indicateur, selon les termes de confidentialité en**
9 **vigueur dans le cadre des différents balisages auxquels il participe.**

10 **Pour l'aspect confidentialité, voir la réponse du Transporteur à la**
11 **question 1.3 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie, à la**
12 **pièce HQT-13, Document 1 ainsi que le complément de réponse à cette**
13 **question à la pièce HQT-13, Document 1.1 au dossier R-3777-2011.**

14 **4. Références :** (i) Rapport annuel HQT 2011, pièce HQT-2, document 3, pages 5 à 9;
15 (ii) Dossier R-3738-2010, pièce B-50, HQT-7, document 4, pages 2-3.

16 **Préambule :**

17 (i) Le Transporteur présente une analyse comparative de la base de tarification entre les montants
18 réels 2010 et 2011 lorsque mesurée selon la moyenne des 13 soldes.

19 (ii) Une comparaison des montants réels 2011 (i) et autorisés pour 2011 (ii) est effectuée
20 ci-dessous.

Base de Tarification 2011				
<i>(en millions de dollars)</i>				
	Réal	Autorisé	Variation	
	Rapport annuel	D-2011-039	Réal vs autorisé	
Immobilisations corporelles en exploitation				
Postes	9 076,8	9 292,0	(215,3)	-2,4%
Lignes	5 745,9	5 864,9	(119,0)	-2,1%
Autres actifs de réseau	344,6	305,1	39,5	11,5%
Actifs de soutien	340,5	335,9	4,7	1,4%
Télécommunications	600,0	604,7	(4,7)	-0,8%
	16 107,7	16 402,6	(294,8)	-1,8%
Actifs incorporels				
Servitudes	330,8	320,7	10,1	3,1%
Logiciels	49,1	47,9	1,2	2,4%
Autres	6,7	4,0	2,7	40,7%
	386,6	372,6	14,1	3,6%
Dépenses non amorties et autres actifs				
Actif au titre des prestations constituées	390,8	374,3	16,5	4,2%
Passif au titre des prestations constituées	(116,5)	(122,7)	6,2	-5,3%
Actifs réglementaires	25,2	28,9	(3,7)	-14,7%
Frais de développement et autres frais reportés	(122,9)	(125,5)	2,6	-2,1%
Remboursement gouvernemental	49,6	49,6	-	0,0%
Actifs stratégiques destinés aux projets d'investissements		32,0		
	226,2	236,7	(10,4)	-4,6%
Fonds de roulement				
Encaisse	57,3	60,6	(3,4)	-5,9%
Matériaux, combustibles et fournitures	96,7	108,9	(12,2)	-12,6%
	153,9	169,5	(15,6)	-10,1%
Décision de la Régie				
Amortissement réduit (retraits diminués de 10M\$)		5,0		
Exclusion des actifs stratégiques destinés aux projets d'inv.		(32,0)		
Total selon la moyenne des 13 soldes	16 874,5	17 154,3	(279,8)	-1,6%

1 **Demande :**

2 **4.1** Veuillez expliquer les écarts majeurs entre les montants réels et autorisés pour 2011 pour les
3 postes, lignes, autres actifs de réseau et télécommunications.

4 **R4.1**

5 **Le Transporteur rappelle, tel qu'expliqué en réponse aux questions 3.1 des**
6 **demandes de renseignements numéro 1 de la Régie en lien avec ses**
7 **rapports annuels 2009 et 2010, qu'un délai de mise en exploitation a pour**
8 **effet de réduire la moyenne des 13 soldes mensuels consécutifs alors**
9 **qu'un devancement a pour effet d'augmenter cette moyenne.**

10 **Le tableau suivant présente les explications des principales variations**
11 **entre la base de tarification autorisée pour l'année 2011 selon la décision**
12 **D-2011-039 et la base de tarification réelle (moyenne des 13 soldes**
13 **mensuels consécutifs) présentée au rapport annuel 2011.**

**Tableau R4.1
Principales variations (moyenne des 13 soldes mensuels consécutifs)**

Immobilisations corporelles	Montant (M\$)	Explications
Postes:	(229,2)	
Poste Anne-Hébert	(34,4)	MES planifiée à la rubrique Poste mais réalisée aux rubriques Postes et Lignes
Intégration centrales Eastmain 1-A et La Sarcelle	(20,9)	Report de MES en 2012 dû au report de la MES de la centrale La Sarcelle
Intégration des parcs éoliens - Appel d'offres 2005-03	(17,1)	Report de l'intégration de 3 parcs en 2012 - délais du promoteur
Poste Chomedey	(13,4)	Report de MES en 2012
Poste Rivière-des-Prairies	(8,0)	Report de MES de déc. 2010 à juin et nov. 2011
Autres projets 2010 - solde d'ouverture	(98,1)	Réalisation de MES moins élevées en 2010 que prévues
Reclassement aux Autres actifs de réseau	(37,3)	Reclassement d'actifs reliés au Déglaceur Lévis dans la rubrique Autres actifs de réseau
Lignes:	(102,0)	
Intégration - parcs éoliens réseau régional Matapédia (990 MW)	(15,7)	Principalement dû à la réalisation de la MES à moindre coût
Intégration des parcs éoliens - Appel d'offres 2005-03	(11,6)	Report de MES des lignes dû au retard d'intégration de 3 parcs
Poste Anne-Hébert	31,1	MES planifiée à la rubrique Poste mais réalisée aux rubriques Postes et Lignes
Intégration centrales Eastmain 1-A et La Sarcelle	(8,2)	Report de MES en 2012 dû au report de la MES de la centrale La Sarcelle
Ligne et câble de garde entre les postes Cadillac et Rouyn	(7,0)	MES réalisée mais décalée de quelques mois
Ligne souterraine entre les postes Notre-Dame et Berri	(5,4)	MES réalisée mais décalée de quelques mois
Projets divers 2011 < 25 M\$	(17,8)	Report de MES de petits projets en 2011
Autres projets 2010 - solde d'ouverture	(67,5)	Réalisation de MES moins élevées en 2010 que prévues
Autres actifs de réseau:	37,3	
Reclassement provenant des Postes	37,3	Reclassement d'actifs reliés au Déglaceur Lévis provenant de la rubrique Postes
Télécommunications:		Aucun écart significatif
Total expliqué	(293,9)	

- 1 **5. Références :** (i) Rapport annuel HQT 2011, pièce HQT-2, document 3, page 10 ;
 2 (ii) Dossier R-3738-2010, pièce B-1, HQT-7, document 1, page 20.

3 **Préambule :**

- 4 (i) Le Transporteur présente les mises en exploitation de l'année historique 2011, pour un total de
 5 1 261,7 M\$, incluant notamment les montants suivants :

- 6 • 214,2 M\$ pour le projet d'intégration parcs Éolien 990 MW ;
 7 • 18,0 M\$ pour le poste Hauterive;
 8 • 0 M\$ pour le poste Anne-Hébert;
 9 • 47,8 M\$ pour l'intégration centrale Eastmain-1-A et La Sarcelle;
 10 • 32,1 M\$ pour le poste Rivière-des-Prairies;
 11 • 10,4 M\$ pour le projet d'ouverture du réseau de transport 315 kV sur le corridor Qc-Mtl ;
 12 • 13,6 M\$ pour la rubrique « Autres ».

1 (ii) Le Transporteur présente les mises en exploitation de l'année témoin 2011, pour un total de
2 1 473,1 M\$, incluant notamment les montants suivants :

- 3 • 241,1 \$ pour le projet d'intégration parcs Éolien 990 MW ;
- 4 • 30,9 M\$ pour le poste Hauterive;
- 5 • 13,3 M\$ pour le poste Anne-Hébert;
- 6 • 150,6 M\$ pour l'intégration centrale Eastmain-1-A et La Sarcelle;
- 7 • 0 M\$ pour le poste Rivière-des-Prairies;
- 8 • 0 M\$ pour le projet d'ouverture du réseau de transport 315 kV sur le corridor Qc-Mtl ;
- 9 • 4,9 M\$ pour la rubrique « Autres ».

10 **Demande :**

11 **5.1** Veuillez justifier les variations entre les montants de la référence (i) avec ceux de la référence
12 (ii).

13 **R5.1**

14 **Le tableau suivant explique les variations entre les mises en service**
15 **projetées pour l'année témoin 2011 de la demande tarifaire 2011 (dossier**
16 **R-3738-2010) et les mises en service réelles.**

Tableau R5.1
Principales variations - Mises en service (M\$)

Projets	R-3738-2010	Réel	Écarts	Explications
Intégration - parcs éoliens réseau régional Matapédia (990 MW)	241,1	214,2	(26,9)	Report d'un parc éolien dû aux délais du promoteur
Poste Hauterive	30,9	18,0	(12,9)	Report de MES en 2012
Poste Anne-Hébert	13,3	3,1 ^{Note 1}	(10,2)	Coûts moindres du projet et coûts résiduels en 2012
Intégration centrales Eastmain 1-A et La Sarcelle	150,6	47,8	(102,8)	Report de MES en 2012 dû au report de la MES de la centrale La Sarcelle
Poste Rivière-des-Prairies		32,1	32,1	MES planifiée en 2010 mais réalisée en 2011
Ouverture du réseau de transport 315 kV sur le corridor Qc-Mtl		10,4	10,4	MES visant le volet « Déménagement du CEM » du projet, planifiée à l'origine à titre de projet < 25 M\$, mais réalisée à l'intérieur du présent projet ≥ 25 M\$.
Autres	4,9	10,5	5,6	Montants < 5 M\$

Note 1: ce montant est incorporé à la ligne Autres dans le rapport annuel 2011 étant donné qu'il était inférieur à 5 M\$.

17 **6. Références :** (i) Rapport annuel HQT 2011, pièce HQT-2, document 3, page 11 ;
18 (ii) Rapport annuel HQT 2011, pièce HQT-2, document 3, page 12.

19 **Préambule :**

20 (i) Le Transporteur présente une analyse comparative de la base de tarification au
21 31 décembre 2011, entre l'année de base 2011 et l'année historique 2011. Le Transporteur explique
22 les écarts identifiés.

23 (ii) Le Transporteur compare les données réelles de la base de tarification selon une moyenne des
24 13 soldes avec l'année autorisée 2011, soit celles du dernier dossier tarifaire (R-3738-2010).

1 **Demandes :**

2 **6.1** Veuillez présenter une analyse comparative des données en question à la référence (ii) en
3 présentant le même niveau de détails que présenté à la référence (i). Veuillez expliquer les
4 écarts identifiés.

5 **R6.1**

6 **Le Transporteur précise qu'à la référence (ii) citée ci-haut, une**
7 **comparaison est effectuée entre les données réelles et les données**
8 **projetées pour l'année de base 2011 dans la demande R-3777-2011 (selon**
9 **une moyenne des 13 soldes mensuels) et non celles de la demande**
10 **R-3738-2010 comme spécifié en préambule.**

11 **Le Transporteur soumet donc le niveau détail et les explications**
12 **demandées en comparaison avec les données projetées pour l'année de**
13 **base 2011 dans la demande R-3777-2011, tel que présenté dans la pièce**
14 **HQT-2, Document 3 du Rapport annuel 2011.**

Tableau R6.1

BASE DE TARIFICATION				
Moyenne des 13 soldes mensuels				
(en millions de \$)				
	R-3777-2011	Réel	Écarts	
Immobilisations corporelles en exploitation	16 248,8	16 107,7	(141,1)	(a)
Actifs incorporels	383,1	386,6	3,5	
Dépenses non amorties et autres actifs	210,4	226,2	15,8	
Actif au titre des prestations constituées	376,2	390,8	14,6	
Passif au titre des prestations constituées	(119,7)	(116,5)	3,2	
Actifs réglementaires	27,7	25,2	(2,5)	
Frais reportés	(123,4)	(122,9)	0,5	
Remboursement gouvernemental	49,6	49,6	0,0	
Fonds de roulement	160,9	154,0	(6,9)	
Encaisse réglementaire	57,8	57,3	(0,5)	
Matériaux, combustibles et fournitures	103,1	96,7	(6,4)	
TOTAL DE LA BASE DE TARIFICATION	17 003,2	16 874,5	(128,7)	

Explications des principales composantes de l'écart

(a) Mises en exploitation non réalisées pour des projets ≥ 25 M\$ (68,9)
Mises en exploitation non réalisées pour des projets < 25 M\$ (75,3)

15 **6.2** À la référence (i), le Transporteur explique l'écart de (241,5) M\$ au poste « Immobilisation
16 corporelles en exploitations » par des mises en exploitation non réalisées. Veuillez justifier en
17 spécifiant le projet visé par la variation.

18 **R6.2**

19 **Tel que précisé au bas du tableau présenté à la référence (i), des mises en**
20 **exploitation non réalisées pour de projets > 25 M\$ et < 25 M\$ expliquent**
21 **une grande partie de l'écart de 241,5 M\$ entre le solde prévu au**
22 **31 décembre 2011 selon la demande R-3777-2011 et le solde réel au**

- 1 **31 décembre 2011 des immobilisations corporelles en exploitation**
 2 **incluses dans la base de tarification du Transporteur.**
 3 **Le tableau suivant présente les principaux projets visés.**

Tableau R6.2

Mises en exploitation non réalisées pour 2011	Montant M\$
Projets ≥ 25 M\$	184,7
Intégration - parcs éoliens réseau régional Matapédia (990 MW)	11,0
Intégration centrales Eastmain 1-A et La Sarcelle	89,8
Mise à niveau réseau de transport principal	14,6
Intégration des parcs éoliens - Appel d'offres 2005-03	45,3
Ouverture du réseau de transport 315kV sur le corridor Qc-Mtl	10,1
Autres	13,8
Projets < 25 M\$	41,8
Poste Delson	5,4
Poste Duvernay	5,6
Poste LG-3	6,4
Poste Lemoyne	5,9
Poste Langelier	5,7
Autres	12,8

- 4 **7. Référence :** Rapport annuel HQT 2011, pièce HQT-2, document 12.

5 **Préambule :**

- 6 Le Transporteur mentionne qu'il a poursuivi sa participation au programme COPE de l'Association
 7 canadienne de l'électricité (ACÉ), au balisage Transport et Distribution (T&D) de PA Consulting
 8 ainsi qu'au balisage de la Transmission System Operation (« TSO »).

9 **Demande :**

- 10 **7.1** Veuillez fournir les résultats de ces travaux de balisage et, le cas échéant, les rapports qui en
 11 découlent.

12 **R7.1**

13 **En 2011, le Transporteur a participé aux balisages externes suivants**
 14 **(résultats de 2010) :**

- 15 - **Balisage 2011 du PA Consulting Group (« PA Consulting ») ;**
- 16 - **Balisage 2011 du Committee On Performance Excellence**
 17 **(« COPE ») de l'Association canadienne de l'électricité (« ACÉ ») ;**
- 18 - **Balisage 2011 de la Transmission System Operation (« TSO »).**

19 **Les résultats de ces balisages sont présentés ci-après. Dans le but**
 20 **d'illustrer les tendances sur plusieurs années et d'en faciliter**
 21 **l'interprétation, le Transporteur présente les résultats sous forme de**
 22 **figures couvrant la période 2006 à 2010 pour les balisages de**
 23 **PA Consulting et du COPE et la période de 2008 à 2010 pour le balisage de**
 24 **TSO.**

1 Concernant les résultats des indicateurs de fiabilité, le Transporteur
2 rappelle qu'il juge plus utile d'utiliser les résultats du balisage du COPE
3 qui sont des indicateurs directement liés aux activités de transport plutôt
4 que ceux du balisage de PA Consulting qui sont également liés aux clients
5 du Distributeur.

Balisage de PA Consulting

Lignes de transport

6 Les figures R7.1.1, R7.1.2 et R7.1.3 présentent les résultats du
7 Transporteur (HQT) par rapport à la moyenne des résultats des
8 participants pour les indicateurs relatifs respectivement aux dépenses
9 totales, aux dépenses en exploitation et maintenance et aux dépenses en
10 investissement, par la valeur brute de l'actif lignes.

Figure R7.1.1
Dépenses totales par la valeur de l'actif -
Contribution des lignes

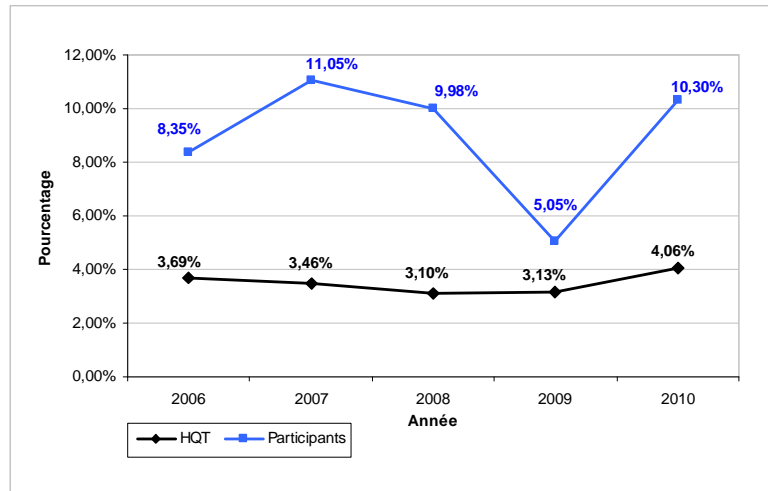


Figure R7.1.2
Dépenses en exploitation et maintenance par la valeur de l'actif -
Contribution des lignes

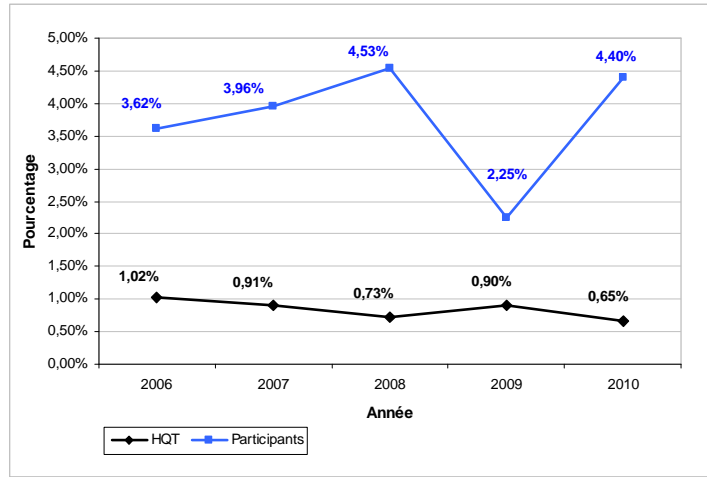
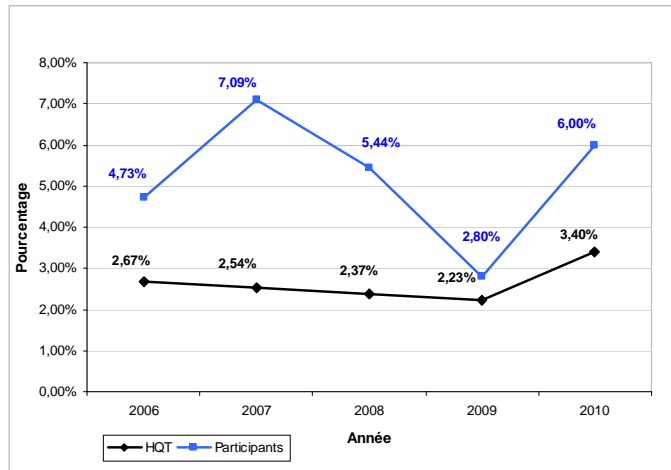


Figure R7.1.3
Dépenses en investissement par la valeur de l'actif -
Contribution des lignes



1
2
3
4
5

Les figures R7.1.4, R7.1.5 et R7.1.6 présentent les résultats du Transporteur (HQT) par rapport à la moyenne des résultats des participants pour les indicateurs relatifs respectivement aux dépenses totales, aux dépenses en exploitation et maintenance et aux dépenses en investissement, par mille de circuit.

Figure R7.1.4
Dépenses totales par mille de circuit -
Contribution des lignes

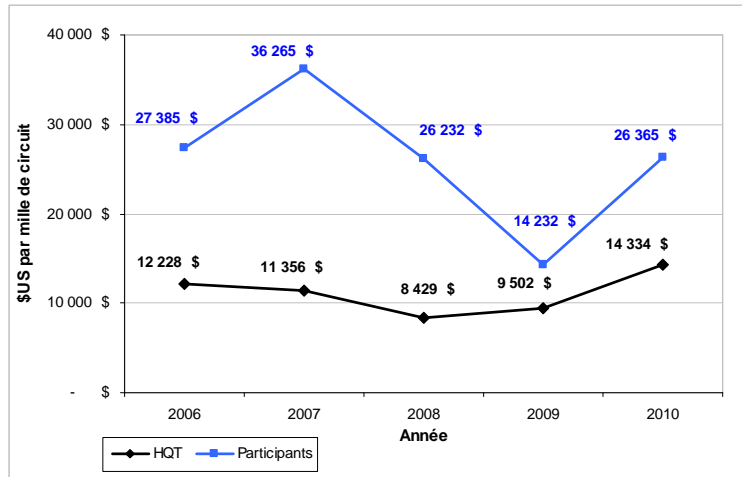


Figure R7.1.5
Dépenses en exploitation et maintenance par mille de circuit -
Contribution des lignes

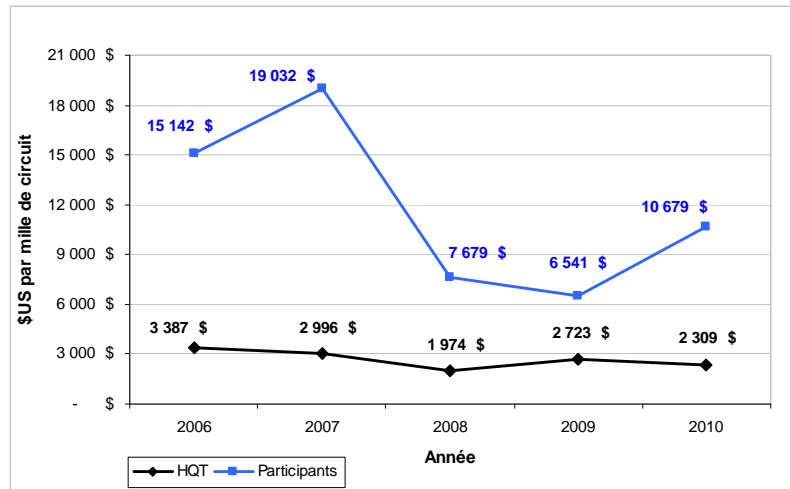
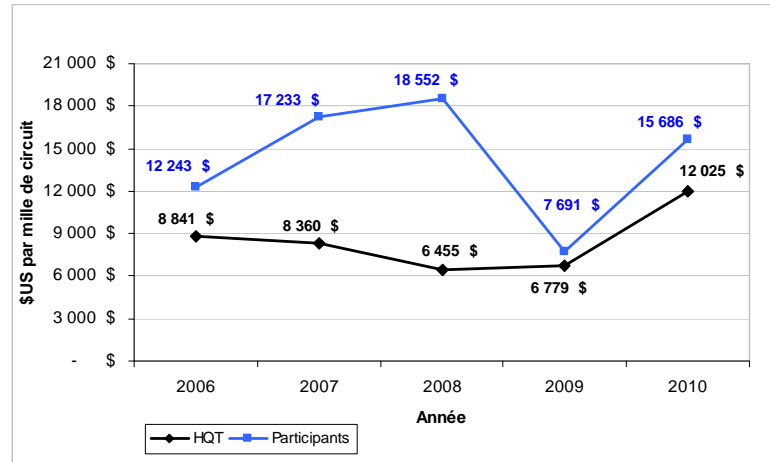


Figure R7.1.6
Dépenses en investissement par mille de circuit -
Contribution des lignes



1 **Les valeurs des indicateurs du Transporteur sont inférieures à la moyenne**
 2 **des valeurs des participants, et ce, pour l'ensemble des indicateurs de**
 3 **coûts relatifs aux lignes, pour l'horizon visé, soit de 2006 à 2010.**
 4 **L'augmentation des dépenses du Transporteur en investissement**
 5 **contribue à la légère hausse de certains indicateurs et elle s'explique par**
 6 **la mise en service en 2010 de la phase II de l'interconnexion en Ontario,**
 7 **soit 114 km de ligne biterne de 315 kV.**

Postes de transport

1
2
3
4
5

Les figures R7.1.7, R7.1.8 et R7.1.9 présentent les résultats du Transporteur (HQT) par rapport à la moyenne des résultats des participants pour les indicateurs relatifs respectivement aux dépenses totales, aux dépenses en exploitation et maintenance et aux dépenses en investissement, par la valeur brute de l'actif postes.

Figure R7.1.7
Dépenses totales par la valeur de l'actif - Contribution des postes

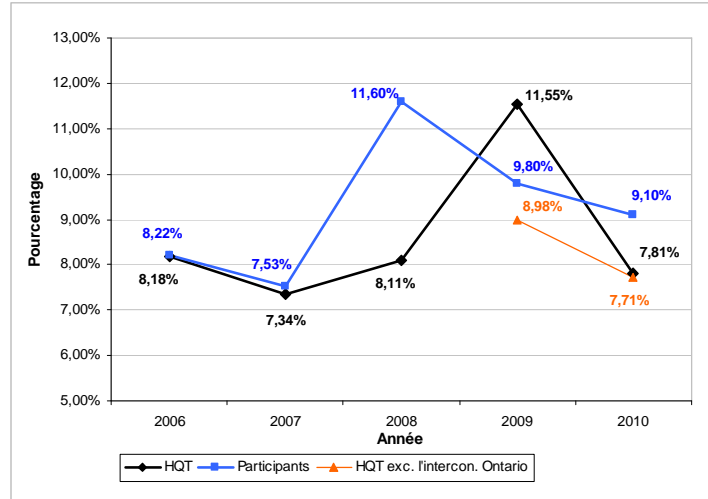


Figure R7.1.8
Dépenses en exploitation et maintenance par la valeur de l'actif - Contribution des postes

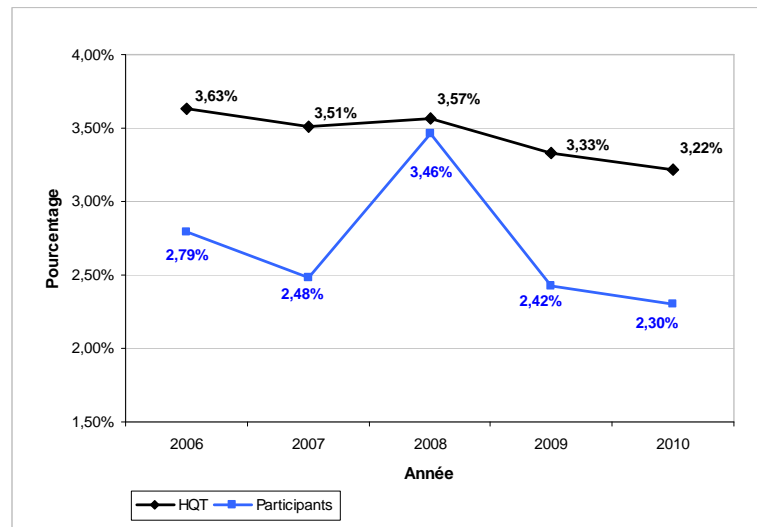
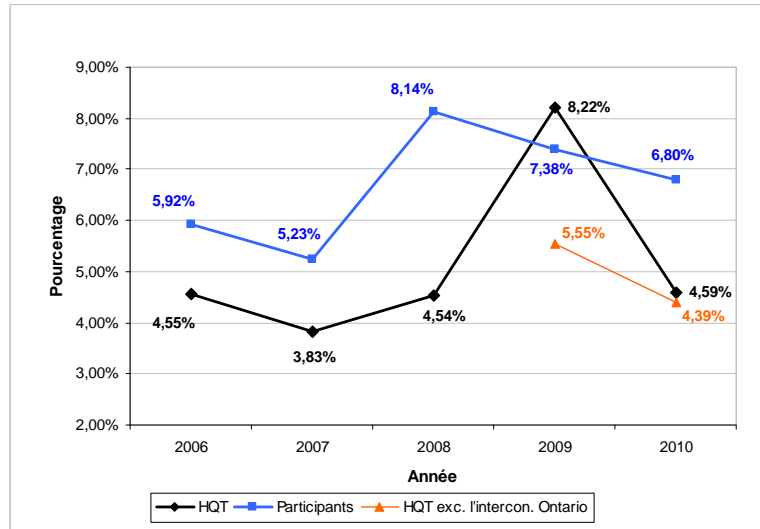


Figure R7.1.9
Dépenses en investissement par la valeur de l'actif –
Contribution des postes



1
2
3
4
5

Les figures R7.1.10, R7.1.11 et R7.1.12 présentent les résultats du Transporteur (HQT) par rapport à la moyenne des résultats des participants pour les indicateurs relatifs respectivement aux dépenses totales, aux dépenses en exploitation et maintenance et aux dépenses en investissement, par MVA (transformateur installé).

Figure R7.1.10
Dépenses totales par MVA (transformateur installé) -
Contribution des postes

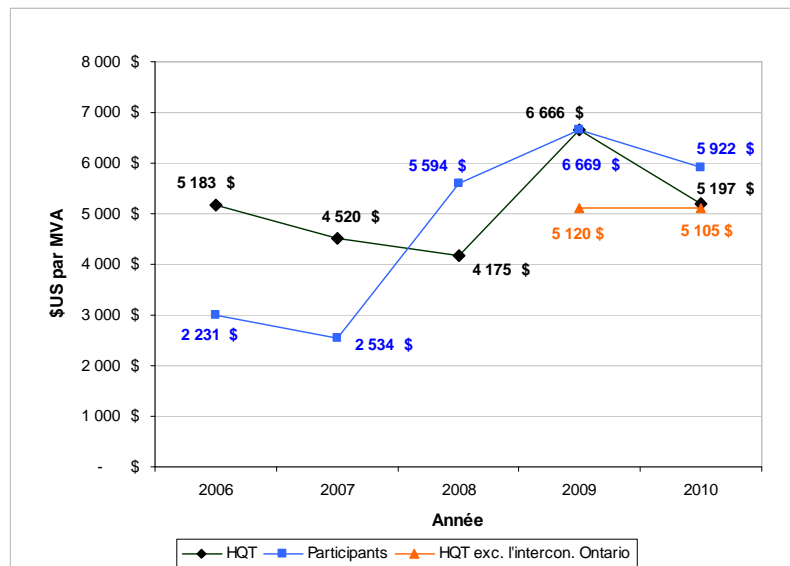


Figure R7.1.11
Dépenses en exploitation et maintenance par MVA (transformateur installé)
– Contribution des postes

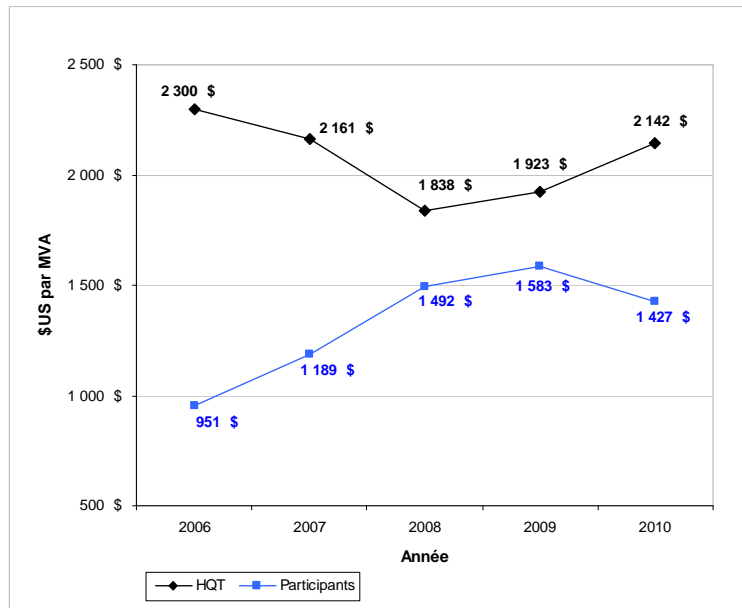
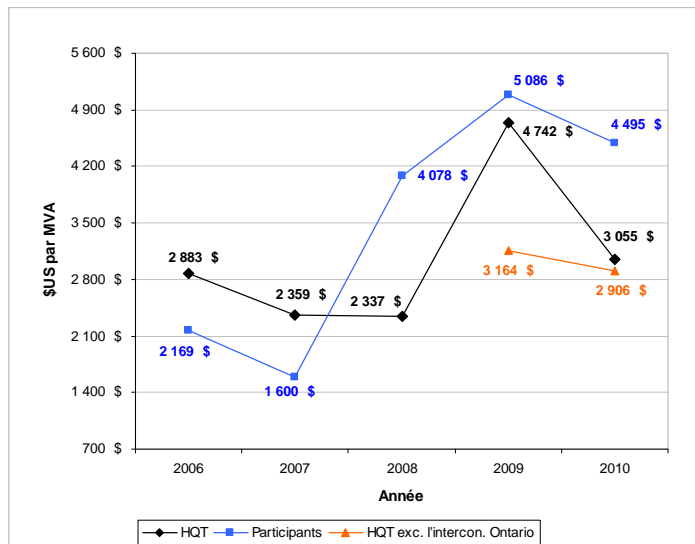


Figure R7.1.12
Dépenses en investissement par MVA (transformateur installé) -
Contribution des postes



1 Les valeurs des indicateurs du Transporteur sont inférieures à la moyenne
2 des valeurs des participants, et ce, pour l'ensemble des indicateurs de
3 coûts relatifs aux postes pour l'horizon visé, soit de 2006 à 2010, à
4 l'exception des indicateurs liés aux dépenses en exploitation et
5 maintenance. Les résultats des indicateurs liés aux investissements de
6 2009 avaient connu une augmentation due à la mise en service de la
7 phase I de l'interconnexion avec l'Ontario.

8 La figure R7.1.8 permet de constater une diminution du pourcentage des
9 dépenses en exploitation et maintenance du Transporteur par rapport à
10 l'actif poste. Les résultats obtenus sont néanmoins plus élevés que la
11 moyenne des pourcentages obtenus par les participants. Tel que déjà
12 précisé par le Transporteur dans ses demandes tarifaires, cela s'explique
13 par la grande étendue du réseau du Transporteur et par les distances qui
14 séparent les centres de production des centres de consommation,
15 impliquant l'utilisation de nombreux paliers de conversion de tension,
16 augmentant ainsi le nombre d'équipements, la complexité des
17 infrastructures et les difficultés liées à l'exploitation et à la maintenance
18 des installations. De plus, le transport d'électricité sur de très longues
19 distances nécessite des équipements de compensation et des
20 automatismes spéciaux destinés à assurer la fiabilité du réseau. De tels
21 équipements sont peu utilisés sur la plupart des réseaux des participants
22 au balisage.

Fiabilité

23 Les indicateurs de fiabilité suivants de PA Consulting ont été retenus afin
24 d'évaluer l'indice de continuité du service : le *System Average Interruption*
25 *Duration Index* (« SAIDI ») et le *System Average Interruption Frequency*
26 *Index* (« SAIFI »).

27 Le SAIDI a trait à la durée des interruptions de service. Cet indice est
28 obtenu en divisant le nombre de minutes d'interruption de clients du
29 Distributeur par le nombre total de clients desservis ou raccordés et ne
30 tient compte que des interruptions dont la durée est supérieure à cinq
31 minutes.

32 Le SAIFI a trait à la fréquence des interruptions de service. Cet indice est
33 obtenu en divisant le nombre d'interruption de clients du Distributeur par
34 le nombre total de clients desservis ou raccordés et ne tient compte que
35 des interruptions dont la durée est supérieure à cinq minutes.

1
2
3
4
5

Les figures R7.1.13 et R7.1.14 illustrent les résultats obtenus par le Transporteur (HQT) et l'ensemble des participants pour ces indicateurs pour les lignes tandis que les figures R7.1.15 et R7.1.16 présentent les résultats pour les postes. Les données présentées incluent les interruptions résultant d'évènements majeurs ou de travaux planifiés.

Figure R7.1.13
Indice de continuité SAIDI -
Contribution des lignes

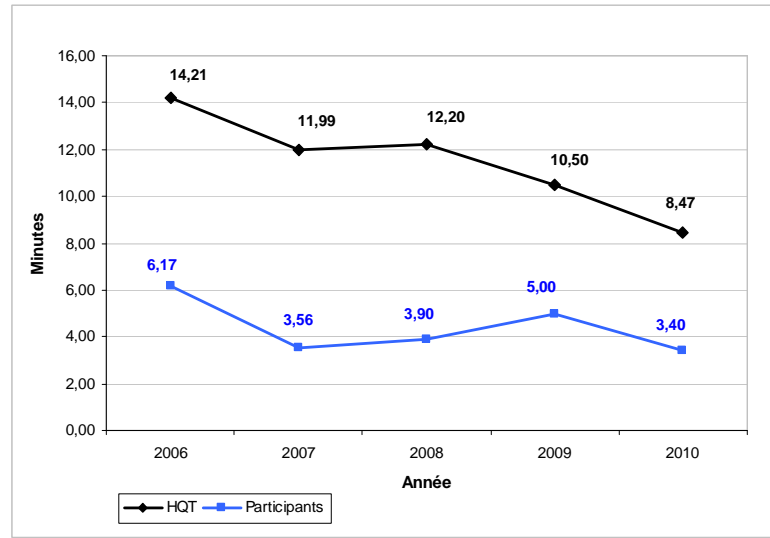


Figure R7.1.14
Indice de continuité SAIFI -
Contribution des lignes

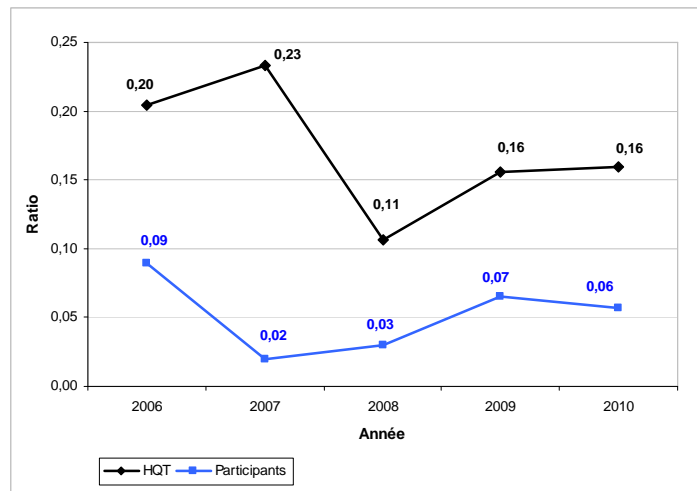


Figure R7.1.15
Indice de continuité SAIDI -
Contribution des postes

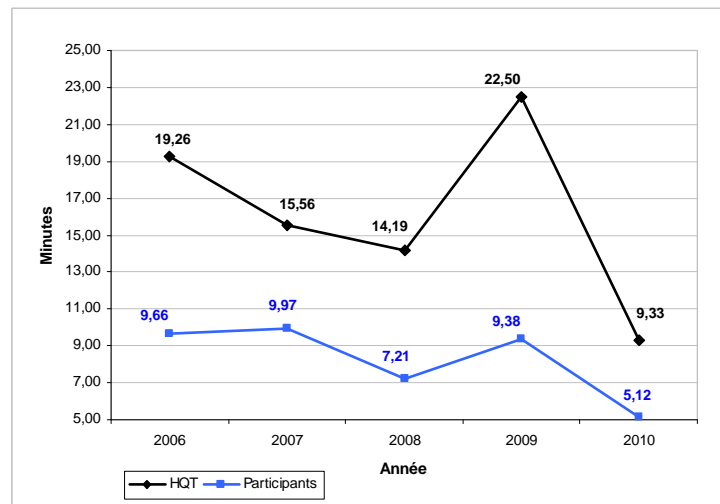
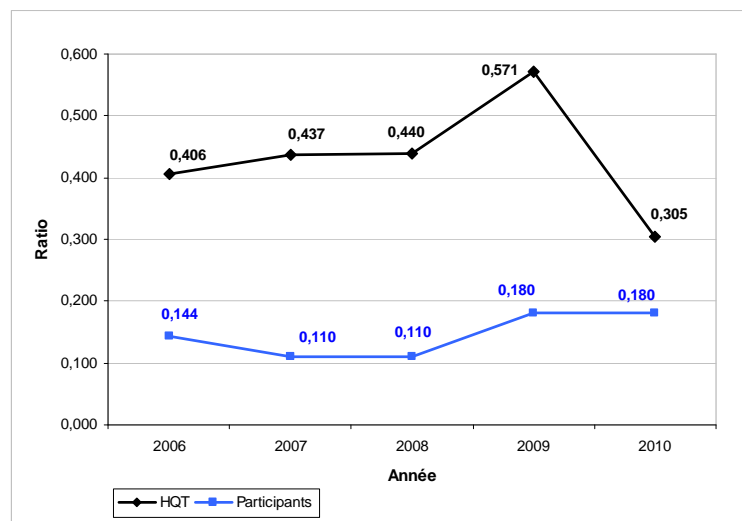


Figure R7.1.16
Indice de continuité SAIFI -
Contribution des postes



1 Pour les lignes et les postes, les indices de continuité SAIDI et SAIFI du
 2 Transporteur se sont améliorés durant l'horizon visé, soit de 2006 à 2010,
 3 tout en demeurant au dessus de la moyenne des indices des participants
 4 au balisage. Le Transporteur rappelle qu'une multitude de facteurs
 5 peuvent influencer les résultats tels que :

- 6 • la conception du réseau ;
- 7 • les conditions climatiques ;
- 8 • la densité géographique des clients desservis ;

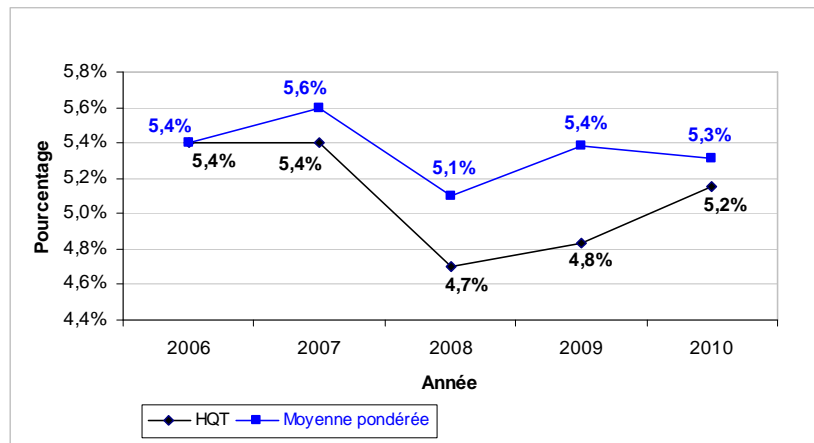
- 1 • la maintenance et l'exploitation du parc d'équipements.

Balitage du COPE

Indicateurs de coûts

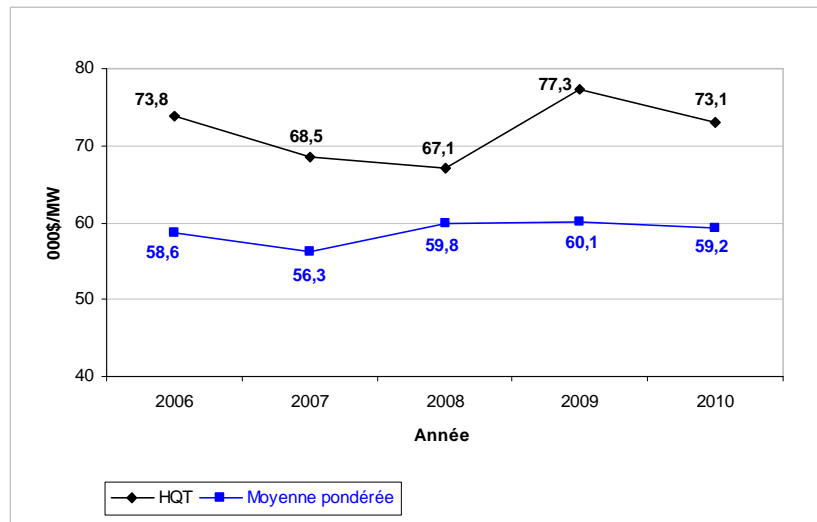
- 2 Les figures R7.1.17 et R7.1.18 illustrent les résultats du Transporteur par
- 3 rapport à la moyenne des résultats des participants pour les indicateurs de
- 4 coûts.

Figure R7.1.17
COPE - Coût d'exploitation, de maintenance et d'administration plus les coûts des investissements en pérennité par la valeur des immobilisations corporelles et des actifs incorporels inclus dans le périmètre



- 5 On remarque une augmentation de la valeur de l'indicateur du
- 6 Transporteur de 2008 à 2010 qui s'explique principalement par une
- 7 augmentation des investissements en pérennité plus importante que celle
- 8 de la plupart des participants.

Figure R7.1.18
COPE – Coût total (k\$) par la capacité à la pointe (MW)



1 Le Transporteur rappelle que ses résultats, pour cet indicateur, sont liés à
2 la grande étendue de son réseau, à sa complexité et à la nécessité d'utiliser
3 des équipements pouvant tolérer les conditions nordiques extrêmes
4 propres au Québec.

5 Par ailleurs, le résultat du Transporteur pour 2009 tient compte du passage
6 à la méthode de l'amortissement linéaire.

Indicateurs de fiabilité

7 Le calcul des indicateurs de fiabilité en transport de l'ACÉ est basé sur les
8 points de livraison et sur les interruptions non programmées.

9 Le T-SAIDI a trait à la durée des interruptions de service. Cet indice est
10 obtenu en divisant la durée totale d'interruption non programmée sur le
11 réseau du Transporteur par le nombre total de points de livraison.

12 Le T-SAIFI a trait à la fréquence des interruptions de service. Cet indice est
13 obtenu en divisant le nombre total d'interruptions non programmées par le
14 nombre total de points de livraison. Le T-SAIFI-SI (interruption soutenue)
15 tient compte de la fréquence de tous les événements de plus d'une minute
16 tandis que le T-SAIFI-MI (interruption momentanée) tient compte des
17 événements de moins d'une minute.

18 La figure R7.1.19 présente les résultats relatifs à la durée des interruptions
19 (T-SAIDI) se rapportant à la fiabilité des postes et des lignes de transport.
20 Quant aux figures R7.1.20 et R7.1.21, celles-ci présentent les résultats
21 concernant la fréquence des interruptions de service (T-SAIFI).

Figure R7.1.19
COPE – T-SAIDI (minutes par point de livraison)

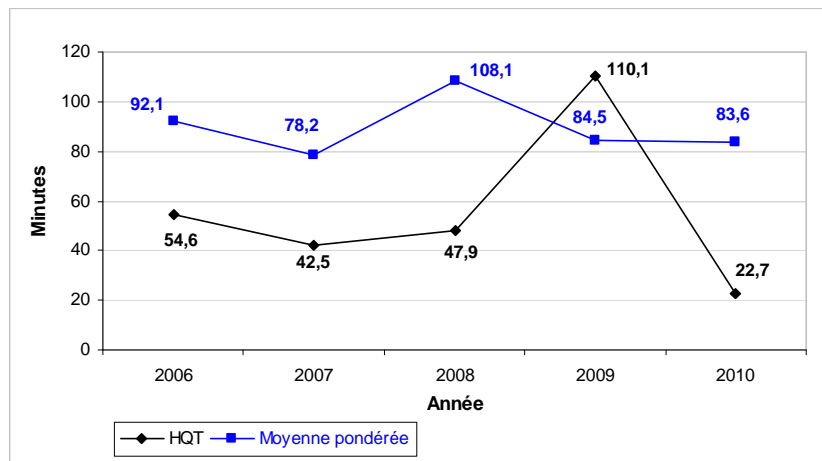


Figure R7.1.20
COPE – T-SAIFI-SI (interruptions > 1 minute)

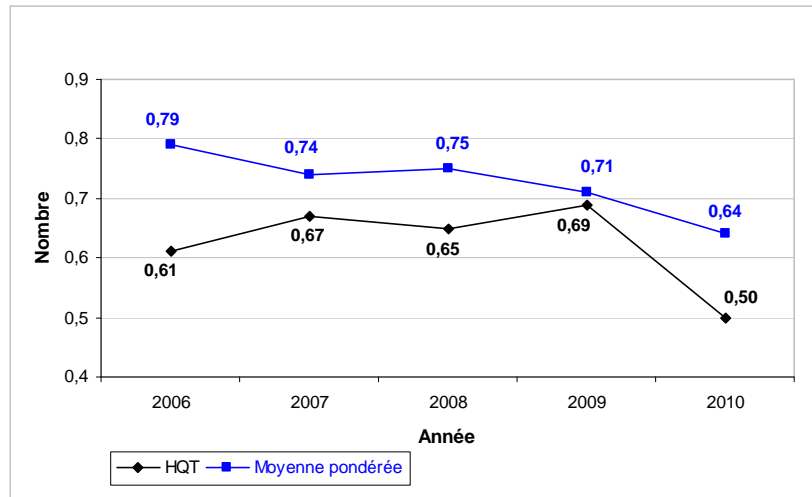
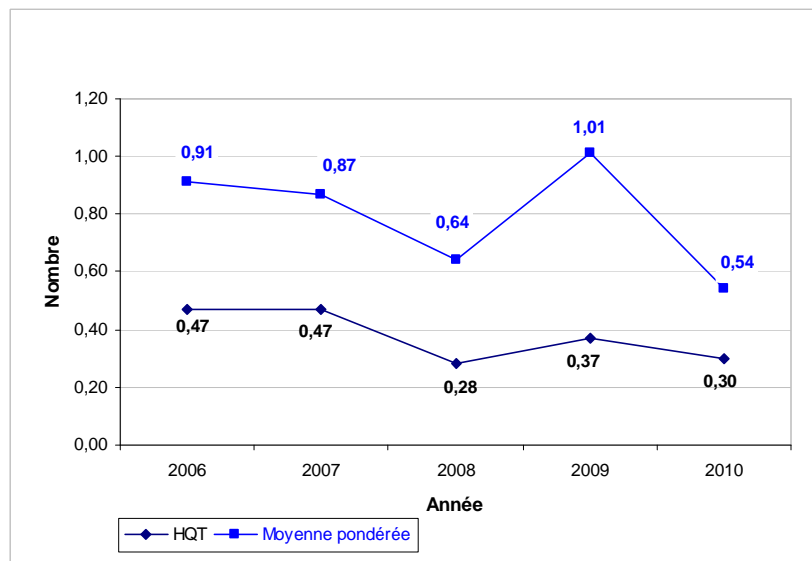


Figure R7.1.21
COPE – T-SAIFI-MI (interruptions de durée de 1 minute et moins)



1
2
3
4
5

La performance du Transporteur quant aux trois indicateurs de fiabilité est généralement meilleure que la moyenne des résultats des compagnies canadiennes participantes au balisage. En 2009, des conditions climatiques exceptionnelles, dont le verglas en Gaspésie, expliquaient la hausse importante de l'indice T-SAIDI.

Balisage TSO

1 Les résultats du Transporteur et des autres participants au balisage du
 2 processus « Contrôler les mouvements d'énergie » sont présentés au
 3 figures R7.1.22 et R7.1.23.

Figure R7.1.22
Coût total (k Euros) / Facteur de complexité

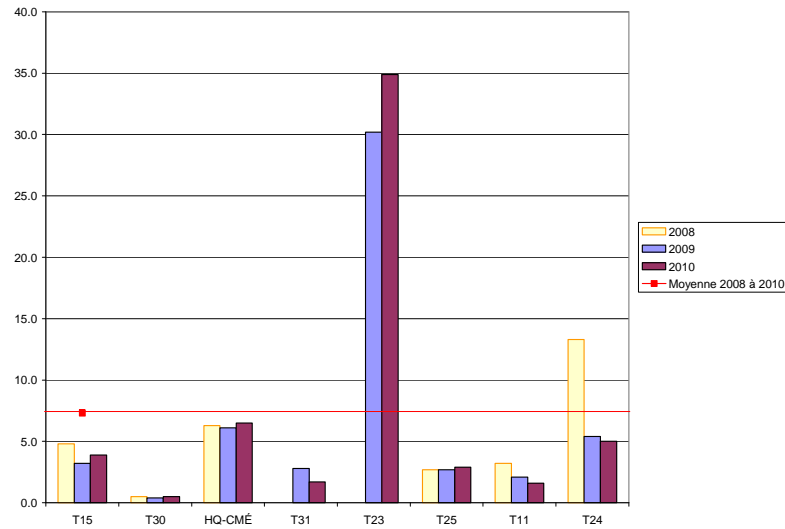
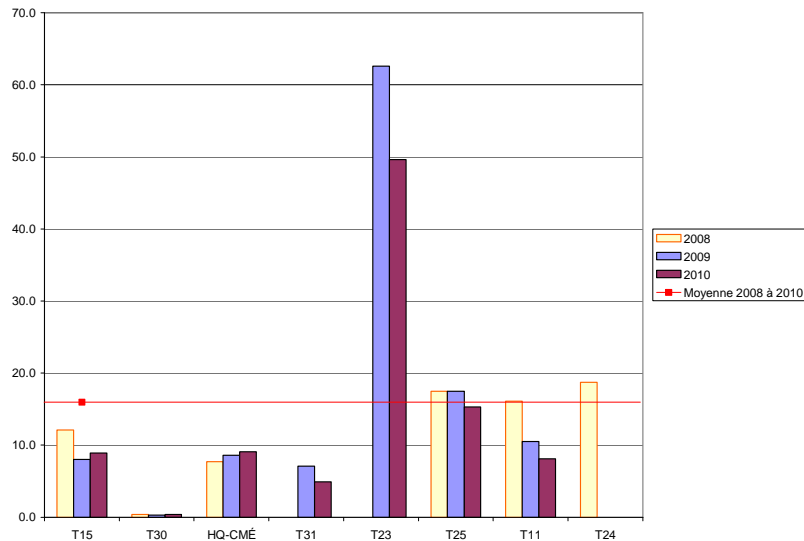


Figure R7.1.23
Coût total (Euros cents) / Énergie transitée [MWh]



4 Une légère hausse des frais d'exploitation explique l'augmentation des
 5 indicateurs de 2010 par rapport à 2009 pour le Transporteur.

6 Toutefois, malgré un contexte difficile dû au ralentissement
 7 économique qui s'est poursuivi en 2010, le ratio des coûts par rapport

1 à l'énergie transitée est encore et toujours avantageusement
2 comparable aux résultats des autres participants. Par ailleurs, les
3 résultats du Transporteur se maintiennent quant au ratio des coûts par
4 rapport à la complexité du réseau.

- 5 **8. Références :** (i) Rapport annuel HQT 2011, pièce HQT-3, document 1, page 10 ;
6 (ii) Rapport annuel HQT 2011, pièce HQT-2, document 3, page 10.

7 **Préambule :**

8 (i) Le tableau intitulé « Coûts de l'intégration du 1^{er} appel d'offres pour les éoliennes (990 MW) »
9 fait état d'un budget approuvé au montant total de 593,5 M\$.

10 (ii) Le tableau intitulé « Suivi des mises en exploitation et des autorisations » fait état d'une valeur
11 autorisée par la Régie de 509,5 M\$.

12 **Demande :**

13 **8.1** Veuillez expliquer le montant de 593,5 M\$ indiqué à la référence (i).

14 **R8.1**

15 **Le montant de 593,5 M\$ indiqué à la référence (i) se compose des éléments**
16 **suivants :**

	M\$
17 Montant initialement autorisé pour le projet	
18 selon la décision D-2007-141	503,2
19 Montant prévu pour le parc éolien Baie-des-Sables	
20 (à l'intérieur du budget d'investissements < 25 M\$ autorisé	
21 en 2006), intégré au présent projet à compter de 2007	<u>11,8</u>
22 Montant présenté à titre de budget dans le rapport	
23 annuel 2007 du Transporteur	515,0
24 Révision à la hausse des contributions maximales pour	
25 postes de départ et réseaux collecteurs (voir tableau R8.1	
26 suivant pour plus de détails)	78,6
27 Écart dû aux arrondis	<u>- 0,1</u>
28 Montant présenté à titre de budget révisé dans les rapports	
29 annuels 2008 à 2011 du Transporteur	593,5

30 Ce montant aurait dû être révisé à la hausse de 6,3 M\$ dans les rapports
31 annuels 2008 et suivants du Transporteur, de façon à refléter la décision
32 D-2008-077 émise par la Régie en date du 28 mai 2008 (suite à une
33 demande de révision du Transporteur - dossier R-3660-2008), autorisant
34 finalement les coûts associés au rehaussement thermique du circuit 1602
35 prévus dans la demande initiale (dossier R-3631-2007).

36 Par ailleurs, le montant de la référence (ii) réfère, quant à lui, aux montants
37 autorisés par la Régie dans les décisions D-2007-141 (503,2 M\$) et
38 D-2008-077 (6,3 M\$).

Tableau R8.1

Intégration des parcs éoliens au réseau régional de transport Matapédia (1^{er} appel d'offres - 990 MW)
Coûts des contributions pour postes de départ et réseau collecteur (Budget initial versus Budget révisé)

Parcs éoliens	MW	Budget initial ⁽¹⁾ (M\$)	Budget révisé ⁽²⁾ (M\$)	Écart (M\$)
Baie-des-Sables	109,5	10,4	10,4	-
Anse-à-Valleau	100,5	19,1	19,1	-
Saint-Ulric	150,0	28,5	36,9	8,4
Carleton	109,5	20,8	26,9	6,1
Les Méchins	150,0	28,5	47,0	18,5
Mont-Louis	100,5	19,1	31,5	12,4
Montagne Sèche	58,5	11,1	18,3	7,2
Gros Morne	211,5	40,2	66,2	26,0
Total des contributions maximales :		177,7	256,3	78,6

⁽¹⁾ Tel que présenté dans le rapport annuel 2007 du Transporteur, conformément aux décisions D-2003-12 et D-2003-18 (Dossier R-3401-98) relatives à la modification des tarifs de transport d'électricité et à la décision D-2006-66 (Dossier R-3549-2004 - Ph. 2) relative à la modification des conditions des services de transport, permettant de doubler le plafond de contribution maximale pour les postes de départ pour la production éolienne

⁽²⁾ Tel que présenté dans les rapports annuels du Transporteur à compter de 2008, conformément aux décisions D-2008-036 et D-2008-045 (Dossier R-3626-2007) relatives à la modification des tarifs et conditions des services de transport pour la contribution maximale du Transporteur aux coûts d'un poste de départ et à la décision D-2009-015 (Dossier R-3669-2008) relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport, établissant une contribution maximale distincte pour le réseau collecteur

- 1 **9. Références :** (i) Rapport annuel HQT 2011, pièce HQT-3, document 1, pages 18-19 ;
 2 (ii) Rapport annuel HQT 2010, pièce HQT-3, document 1, pages 32-33 ;
 3 (iii) Dossier R-3777-2011, pièce B-0025, HQT-9, document 1, page 20.

4 **Préambule :**

5 (i) Le coût total prévu pour le projet de remise à neuf et de modernisation des compensateurs
 6 synchrones au poste Abitibi s'élève à 79,9 M\$, soit une hausse de 8,6 M\$ (ou 12 %) par rapport au
 7 montant de 71,3 M\$ autorisé par la Régie pour le projet. Le Transporteur fait valoir, dans
 8 l'explication des écarts majeurs, l'ajout non prévu d'un variateur de fréquence. Au 31 décembre 2011,
 9 82,3 % des dépenses prévues au projet ont été réalisées.

10 (ii) Le coût total prévu du projet s'élève à 74,5 M\$, soit un montant supérieur de 3,2 M\$ (ou
 11 4,5 %) par rapport à celui de 71,3 M\$ autorisé par la Régie pour le projet. Le Transporteur fait valoir,
 12 dans l'explication des écarts majeurs, l'ajout non prévu d'un régulateur de fréquence. Au
 13 31 décembre 2010, 48,7 % des dépenses prévues au projet ont été réalisées.

14 (iii) Le tableau 7 fait état d'un coût global de 74,5 M\$ pour le projet.

15 **Demande :**

16 **9.1** Veuillez fournir les raisons ayant entraîné une hausse de 5,4 M\$ du coût total prévu du projet
 17 au cours du dernier semestre de l'année 2011, compte tenu de l'avancement du projet et du fait
 18 que l'ajout de contenu relatif à un régulateur de fréquence non prévu au projet était un élément
 19 connu qui avait déjà été pris en compte dans les références (ii) et (iii).

20 **R9.1**

21 **La hausse de 5,4 M\$ du coût total prévu du projet est principalement**
 22 **attribuable au fait que l'évaluation préliminaire des coûts associés à l'ajout**
 23 **d'un régulateur de fréquence nouvellement connu lors de la période en**

1 **Protections :**

2 **Besoin :** application et interprétation communes HQ/NYPA des
3 critères de conception. Certains travaux de protections étaient prévus
4 au projet mais des ajouts ont été apportés selon cette orientation.

5 **Nature :** Équipements supplémentaires requis dans le cadre du
6 remplacement de la protection de la ligne d'interconnexion avec
7 New-York.

8 **ALCID :**

9 **Besoin :** Faciliter l'exploitation des services auxiliaires et des
10 protections, en informatisant le système via ALCID.

11 **Nature :** Ajout d'un système de commande informatisé permettant la
12 gestion à distance des nouveaux services auxiliaires et nouvelles
13 protections.

14 Par ailleurs, certaines modifications techniques ont dû être apportées en
15 cours de projet, tel que le remplacement de chargeurs et batteries et l'ajout
16 de câbles. Les coûts associés à ces éléments ont néanmoins été
17 compensés en grande partie par la diminution de la provision.

- 18 **11. Références :** (i) Rapport annuel HQT 2011, pièce HQT-3, document 1, pages 52 et 54 ;
19 (ii) Décision D-2010-165, page 7, tableau 1.

20 **Préambule :**

21 (i) Le tableau des coûts de la référence (i) fait état d'un coût total prévu de 1 363,8 M\$ pour
22 l'intégration au réseau de transport des parcs éoliens de l'appel d'offres A/O 2005-03, incluant le
23 raccordement du parc Seigneurie de Beupré-4. Ce montant est en baisse de 127 M\$ par rapport au
24 montant autorisé par la Régie pour ce projet global d'intégration.

25 Dans l'explication des écarts majeurs, le Transporteur mentionne une réduction des coûts de ligne
26 pour le raccordement des parcs Seigneurie de Beupré 2/3, au montant de 15,0 M\$, dû à une
27 réduction de la longueur du tracé et du nombre de pylônes.

28 (ii) Le tableau 1 fait état de la construction nécessaire d'une ligne à 315 kV monoterne de 23 km
29 pour le raccordement des parcs Seigneurie de Beupré 2/3.

30 **Demande :**

31 **11.1** La diminution de 15,0 M\$ du coût de ligne annoncée par le Transporteur correspond à une
32 modification importante aux travaux de raccordement des parcs Seigneurie de Beupré 2/3.
33 Veuillez préciser les changements apportés à la solution de raccordement du projet.

34 **R11.1**

35 **Le Transporteur souligne que la diminution du coût de ligne ne**
36 **correspond pas à une modification importante des travaux pour atteindre**
37 **l'objectif de raccordement des parcs Seigneurie de Beupré 2/3 et qu'il ne**
38 **modifie pas le contenu du projet.**

1 Il s'agit plutôt, tel que mentionné dans l'explication fournie à la référence
2 (i), d'une réduction de la longueur du tracé et du nombre de pylônes.

3 En effet, dans le cadre de la demande R-3742-2010 dont a découlé la
4 décision D-2010-165 en référence (ii), le tracé de la ligne de raccordement
5 de ces parcs a été établi de façon paramétrique. La zone d'implantation
6 étant très accidentée, un tracé longeant un chemin forestier et conduisant
7 au corridor existant a alors été envisagé.

8 Par la suite, lors de l'avant-projet, deux facteurs ont contribué à modifier la
9 longueur du parcours;

- 10 • Un déplacement du poste du Producteur, afin d'éviter une zone de
11 givre, a permis une première réduction ;
- 12 • L'étude détaillée du territoire a permis de quitter plus rapidement la
13 proximité du chemin forestier pour amener la ligne plus directement
14 vers un point de raccordement.

15 Ainsi, la longueur de la ligne est globalement passée de 23 km à 15 km,
16 permettant alors une diminution de l'ordre de 15 M\$ du coût de la ligne.

- 17 **12. Références :** (i) Rapport annuel HQT 2011, pièce HQT-3, document 1, page 57 ;
18 (ii) Rapport annuel HQT 2011, pièce HQT-3, document 1, page 59.

19 **Préambule :**

20 (i) Le tableau des coûts de construction du poste Bélanger fait état, pour le volet Croissance, d'une
21 baisse des coûts de 5,0 M\$ en rapport avec l'octroi d'un contrat clé en main. Une baisse importante
22 de 3,7 M\$ est également observée en ce qui a trait au montant alloué à la provision.

23 Pour le volet Pérennité des travaux prévus au poste Bélanger, des diminutions de coûts de 2,4 M\$ et
24 de 1,8 M\$ sont observées en ce qui a trait aux montants alloués à la provision et aux frais financiers
25 respectivement.

26 Pour le volet Démantèlement, le montant de 2,7 M\$ alloué à la catégorie Construction est transféré
27 entièrement à la catégorie Approvisionnement.

28 Au 31 décembre 2011, 5,3 % des dépenses prévues au projet ont été réalisées.

29 (ii) Le Transporteur fait valoir des écarts favorables occasionnés par l'octroi d'un contrat globalisé
30 à un coût inférieur de 5,0 M\$ à celui prévu et par la diminution conséquente de la provision d'un
31 montant de 6,1 M\$. Il fait également valoir une diminution des frais financiers et du coût
32 d'approvisionnement de matériel majeur, pour un montant de 3,9 M\$.

1 **Demandes :**

2 **12.1** Veuillez expliquer en quoi l'octroi du contrat clé en main pour le volet Croissance du poste
3 Bélanger aurait contribué à une diminution des montants prévus pour la provision du volet
4 Pérennité à ce poste.

5 **R12.1**

6 **L'octroi du contrat clé en main pour le volet Croissance du poste Bélanger**
7 **est un fait distinct et n'a pas contribué à une diminution des montants**
8 **prévus pour la provision du volet Pérennité à ce poste. La diminution de la**
9 **provision du volet Pérennité est plutôt attribuable à l'octroi du contrat**
10 **d'approvisionnement et du contrat de construction reliés au volet**
11 **Pérennité.**

12 **12.2** Veuillez justifier la réduction importante apportée à la provision du projet alors que seulement
13 5,3 % des dépenses ont été réalisées au 31 décembre 2011.

14 **R12.2**

15 **La provision globale du projet a été réduite de 6,2 M\$ ou de près de 38 %**
16 **de sa valeur totale. Cette baisse correspond à la provision prévue pour**
17 **une partie de l'approvisionnement et des travaux de construction pour**
18 **lesquels les contrats avaient été octroyés. Il est d'usage de libérer une**
19 **partie de la provision une fois les montants des contrats connus, et ce**
20 **même si les dépenses réalisées sont peu élevées.**

21 **12.3** Veuillez expliquer le transfert de 2,7 M\$ de la catégorie Construction à la catégorie
22 Approvisionnement en ce qui a trait au volet démantèlement du poste Bélanger existant.

23 **R12.3**

24 **Il n'y a pas eu de transfert de 2,7 M\$ de la catégorie Construction à la**
25 **catégorie Approvisionnement en ce qui a trait au volet démantèlement du**
26 **poste Bélanger car une erreur de saisie s'est glissée lors de l'inscription**
27 **des données du tableau. La prévision aurait donc dû se lire dans la**
28 **catégorie Construction.**

29 **13. Références :** (i) Rapport annuel HQT 2011, pièce HQT-3, document 1, page 62 ;
30 (ii) Rapport annuel HQT 2011, pièce HQT-3, document 1, page 64.

31 **Préambule :**

32 (i) Le tableau des coûts relatif à l'ajout et modifications des équipements requis pour l'ouverture
33 du Réseau de transport à 315 kV sur le corridor Québec-Montréal porte le coût prévu du projet à
34 313,7 M\$, soit une augmentation de 4,5 M\$ par rapport au coût autorisé par la Régie.

35 Une bonne partie des écarts majeurs est attribuable au volet Poste du Projet. La Régie constate une
36 hausse importante des coûts, pour un montant de 9,7 M\$, dans des catégories qui concernent des
37 éléments externes, soit l'Ingénierie externe, la Gérance externe et la Construction. En contrepartie,
38 elle constate une baisse importante des coûts, pour un montant de 7,7 M\$ en ce qui a trait à
39 l'Approvisionnement et à la Provision.

40 (ii) Le Transporteur ne fournit aucune explication des écarts majeurs.

1 **Demande :**

2 **13.1** Veuillez expliquer les écarts majeurs survenus au Projet.

3 **R13.1**

4 **Le Transporteur signale que l'augmentation de 4,5 M\$ par rapport à**
5 **l'ensemble du projet autorisé par la Régie au montant de 313,7 M\$**
6 **mentionnée en référence (i) est somme toute mineure, soit 1 %. Le**
7 **Transporteur n'a donc pas jugé opportun d'expliquer cet écart, d'autant**
8 **plus que le degré d'avancement de ce projet n'était qu'à 10 % au**
9 **31 décembre 2011 avec 2014 comme horizon de mise en service.**

10 **Au niveau des éléments externes, la hausse provient principalement de**
11 **l'octroi du contrat entrepreneur à un montant plus élevé que prévu, soit,**
12 **une hausse de près de 6 M\$. Cette hausse a cependant été compensée en**
13 **partie par la diminution de 5 M\$ de la provision.**

- 14 **14. Références :** (i) Rapport annuel HQT 2011, pièce HQT-3, document 1, page 69;
15 (ii) Rapport annuel HQT 2011, pièce HQT-3, document 1, page 71.

16 **Préambule :**

17 (i) Le tableau des coûts relatif au remplacement de deux transformateurs élévateurs au poste
18 Manic-2 fait état d'une diminution importante de 8,0 M\$, ou 50 %, des coûts d'approvisionnement
19 relatifs au volet Maintien des actifs du projet.

20 (ii) Le Transporteur mentionne que les coûts d'approvisionnement en matériel majeur sont
21 moindres que prévus et entraînent une diminution de la provision et des frais financiers.

22 **Demande :**

23 **14.1** En ce qui a trait au projet de remplacement de deux transformateurs élévateurs au poste
24 Manic-2, veuillez préciser si le fait que les coûts d'approvisionnement du volet Maintien des
25 actifs aient chuté de 50 % par rapport au montant évalué initialement résulte d'un changement
26 de contenu au projet. Veuillez élaborer.

27 **R14.1**

28 **Le Transporteur constate qu'un montant de 3 302,9 k\$ a été saisi par erreur**
29 **à la ligne intitulée « Clé en main (Approv. & Construction) » plutôt qu'à la**
30 **ligne « Approvisionnement » du tableau cité à la référence (i). Le montant**
31 **d'approvisionnement du volet Maintien des actifs aurait donc dû indiquer**
32 **11 490,7 k\$ plutôt que 8 187,8 k\$.**

33 **Ceci dit, l'écart de 5,5 M\$ au niveau de l'approvisionnement pour les volets**
34 **Maintien des actifs et Croissance n'est pas dû à un changement de**
35 **contenu au projet, mais plutôt au coût d'acquisition des transformateurs**
36 **de puissance significativement plus bas que prévu lors de l'évaluation**
37 **paramétrique.**