

**Réponses du Transporteur  
à la demande de renseignements numéro 2  
de la Régie de l'énergie  
(« Régie »)**



1                   **DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N<sup>o</sup> 2 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) À**  
2                   **HYDRO-QUÉBEC, DANS SES ACTIVITÉS DE TRANSPORT, RELATIVE**  
3                   **AUX INFORMATIONS GÉNÉRALES SUR LE DOSSIER**

---

- 4 **1. Référence :**   (i)     Pièce HQT-1, document 1.1, Annexe B, p. 26-27;  
5                                 (ii)    Pièce HQT-1, document 1.1, Annexe B, p. 28;  
6                                 (iii)  Dossier R-3929-2015, pièce B-0005, tableau 3, page 12.

7 **Préambule :**

8 (i)     Le Transporteur présente au tableau de la page 26, une comparaison de ses résultats  
9 statutaires et réglementaires au 31 décembre 2014. À la page 27, le Transporteur explique  
10 l'ajustement h) au montant débiteur de 75,0 M\$ tel que suit : «*Respect de la Loi sur Hydro*  
11 *Québec concernant la limite des durées de vie utiles de 50 ans aux fins d'établissement des*  
12 *tarifs*»

13 (ii)    Le Transporteur présente au tableau de la pièce, une comparaison des actifs statutaires  
14 et réglementaires (base de tarification) au 31 décembre 2014. Le Transporteur explique  
15 l'ajustement b) au montant créditeur de 176,1 M\$ (VCN) tel que suit : «*Respect de la Loi*  
16 *sur Hydro Québec concernant la limite des durées de vie utiles de 50 ans aux fins*  
17 *d'établissement des tarifs.* »

18 (iii)  Le Transporteur présente au tableau 3 les catégories d'immobilisations dont les durées  
19 de vie utile avaient été limitées à 50 ans aux fins d'établissement des tarifs, alors qu'aux fins  
20 de ses états financiers à vocations générale, elles étaient supérieures à 50 ans.

21 **Demande :**

22 **1.1** À l'aide d'un tableau, veuillez fournir les composantes de l'ajustement réglementaire  
23 lié à la charge d'amortissement au montant débiteur de 75 M\$ en 2014 ainsi que les  
24 durées d'utilité statutaires et réglementaires, pour chacune de ses catégories d'actifs.  
25 Veuillez faire le lien avec la révision des durées de vie utile déposée au tableau de la  
26 référence (iii).

27 **R1.1**

28           **Le tableau R1.1 présente les composantes de l'ajustement réglementaire lié à la**  
29 **charge d'amortissement 2014 ainsi que les durées d'utilité statutaires et**  
30 **réglementaires des catégories visées.**

**Tableau R1.1**  
**Composantes de l'ajustement réglementaire lié à**  
**la charge d'amortissement 2014**

<b>Catégories d'immobilisations corporelles</b>	<b>Durée d'utilité statutaire au 31 décembre 2014</b>	<b>Durée d'utilité réglementaire</b>	<b>Ajustement réglementaire (M\$)</b>
Lignes aériennes de transport de moins de 315 kV			14,7
Pylônes	70	50	6,3
Fondations	70	50	2,2
Conducteurs	70	50	6,2
Lignes aériennes de transport de 315 kV et plus			60,3
Pylônes	85	50	22,7
Fondations	85	50	7,9
Conducteurs	85	50	29,7
<b>Total</b>			<b>75,0</b>

1 **1.2** À l'aide d'un tableau, veuillez fournir les composantes de l'ajustement réglementaire  
2 lié à l'amortissement cumulé au montant créditeur de 176,1 M\$ au 31 décembre 2014  
3 ainsi que les durées d'utilité statutaires et réglementaires, pour chacune de ses  
4 catégories d'actifs. Veuillez faire le lien avec la révision des durées de vie utile déposée  
5 au tableau de la référence (iii).

6 **R1.2**  
7 **Le tableau R1.2 présente les composantes de l'ajustement réglementaire lié à**  
8 **l'amortissement cumulé au 31 décembre 2014 ainsi que les durées d'utilité**  
9 **statutaires et réglementaires des catégories visées.**

**Tableau R1.2**  
**Composantes de l'ajustement réglementaire lié à**  
**l'amortissement cumulé au 31 décembre 2014**

<b>Catégories d'immobilisations corporelles</b>	<b>Durée d'utilité statutaire au 31 décembre 2014</b>	<b>Durée d'utilité réglementaire</b>	<b>Ajustement réglementaire (M\$)</b>
Lignes aériennes de transport de moins de 315 kV			36,5
Pylônes	70	50	16,5
Fondations	70	50	2,2
Conducteurs	70	50	17,8
Lignes aériennes de transport de 315 kV et plus			140,0
Pylônes	85	50	57,4
Fondations	85	50	7,9
Conducteurs	85	50	74,7
<b>Total</b>			<b>176,5</b>

10 **L'écart total de 176,5 M\$ est ventilé entre Lignes pour 176,1 M\$ et Autres actifs**  
11 **de réseaux pour 0,4 M\$ dans le tableau de la référence (ii).**

1 **2. Référence :** Pièce HQT-3, document 1, p. 74.

2 **Préambule :**

3 Dans le tableau des coûts de réalisation du projet « Ligne Pierre Le Gardeur – Saint-  
4 Sulpice », les coûts pour l'élément « approvisionnement » et l'élément « construction » des  
5 lignes chutent de 40 %.

6 **Demande :**

7 **2.1** Veuillez fournir les raisons justifiant la variation décrite au préambule.

8 **R2.1**

9 **La variation de l'élément « Approvisionnement » est principalement attribuable**  
10 **à l'optimisation de la conception de la ligne qui permet la réduction de sa**  
11 **longueur de 1 km ainsi qu'une réduction de trois pylônes sur l'ensemble de la**  
12 **ligne. La variation de l'élément « Construction » s'explique par le changement**  
13 **de type de fondation ainsi que par l'octroi du contrat à coûts moindres que**  
14 **prévu.**

15 **3. Référence :** Pièce HQT-3, document 1, p. 76.

16 **Préambule :**

17 Dans le tableau des coûts de réalisation du « Renforcement du réseau de la Gaspésie », le  
18 total des coûts de même que les coûts pour l'élément « Approvisionnement » et les coûts  
19 pour l'élément « Construction » chutent de 24 %.

20 **Demande :**

21 **3.1** Veuillez fournir les raisons justifiant la variation décrite au préambule.

22 **R3.1**

23 **La variation de l'élément « Approvisionnement » est principalement attribuable**  
24 **à des coûts moindres que prévu pour l'achat des disjoncteurs et des**  
25 **transformateurs de mesure. La variation de l'élément « Construction » est**  
26 **attribuable à des coûts moindres que prévu pour les travaux de réfection et**  
27 **d'agrandissement d'un bâtiment.**

- 1 **4. Références :** (i) Dossier R-3881-2014, B-0004, p. 8, lignes 18 à 21;  
2 (ii) Pièce HQT-3, document 1, p. 88.

3 **Préambule :**

4 (i) Dans le dossier R-3881-2014, le Transporteur précise la nature des travaux de  
5 télécommunications requis dans le projet des Rapides-Farmer : « ajout d' équipements de  
6 multiplexage et de câbles à fibre optique pour la téléprotection des lignes au poste de  
7 sectionnement des Rapides-Farmer vers le poste de Chelsea et vers le poste Vignan, ainsi qu'  
8 au poste Vignan. »

9 (ii) Dans le tableau des coûts de réalisation du projet « Remplacement d'équipements  
10 à 120 kV et d'automatismes au poste de départ de la centrale des Rapides-Farmer », les coûts  
11 pour les télécommunications chutent de 100 %.

12 **Demande :**

13 **4.1** Veuillez expliquer les raisons de la variation observée en référence (ii) et indiquer les  
14 raisons pour lesquelles les travaux identifiés en (i) ne semblent plus requis.

15 **R4.1**

16 **Suite à l'avancement des travaux, le service de télécommunications au poste de**  
17 **départ de la centrale des Rapides-Farmer a été retiré du présent projet puisqu'il**  
18 **sera rendu à même les équipements de télécommunications planifiés dans le**  
19 **projet de remplacement d'équipements à 120 kV et d'automatismes au poste de**  
20 **départ de la centrale de Chelsea (dossier R-3880-2014, décision D-2014-110).**

- 21 **5. Référence :** Pièce HQT-3, document 1, p.99.

22 **Préambule :**

23 Le Transporteur présente le tableau des mises en service réalisées en 2014 au coût de 5,7 M\$  
24 pour les projets liés au maintien des actifs de télécommunications (R-3883-2014).

25 **Demande :**

26 **5.1** Veuillez indiquer la raison pour laquelle le coût des mises en service de ce projet ne se  
27 retrouve pas au tableau « Suivi des mises en exploitation et des autorisations » de la  
28 pièce HQT-2, document 3, p. 11.

29 **R5.1**

30 **Le Transporteur précise que ces trois projets d'investissement ont été**  
31 **regroupés et déposés à la Régie dans un seul dossier de projet**  
32 **d'investissement supérieur à 25 M\$. Par contre, ces trois projets sont suivis**  
33 **distinctement dans les rapports annuels du Transporteur, et donc séparément**  
34 **dans le tableau « Suivi des mises en exploitation et des autorisations ». Le coût**  
35 **réel de la mise en service pour l'année 2014 pour chacun de ces trois projets**

1           **est inférieur à 5 M\$ et, par conséquent, ne se retrouve pas au tableau « Suivi**  
2           **des mises en exploitation et autorisations » de la pièce mentionnée en**  
3           **préambule.**

- 4   **6. Références :** (i) Pièce HQT-3, document 1, p. 6;  
5                           (ii) Pièce HQT-3, document 1, p. 7;  
6                           (iii) Rapport annuel HQT 2013, pièce HQT-3, document 1, p. 6.

7   **Préambule :**

8   (i) Dans le cadre du projet « Poste Chomedey à 315-120 kV – Augmentation de capacité  
9   et remplacement d'équipements », les travaux de croissance et de pérennité au poste  
10 Chomedey sont prévus se terminer en 2015.

11 (ii) Le Transporteur indique, en ce qui a trait aux écarts favorables identifiés au rapport  
12 annuel 2013 :

13 *« Suite à des événements favorables, un devancement de mise en service de 2015 à 2014*  
14 *ainsi que des ajustements de coûts, la prévision a été revue à la baisse. Ce devancement a*  
15 *pour effet de réduire certains écarts défavorables initialement identifiés lors du rapport*  
16 *annuel 2012. »*

17 [nous soulignons]

18 (iii) Les travaux de croissance et de pérennité au poste Chomedey sont prévus se terminer  
19 en 2014.

20 **Demande :**

21 **6.1** Veuillez expliquer que les mises en service des travaux de croissance et de pérennité au  
22 poste Chomedey soient, finalement, repoussées en 2015.

23 **R6.1**

24 **Le Transporteur a maintenu les circuits du réseau sous tension pour la pointe**  
25 **hivernale 2015 considérant les risques d'indisponibilité de la main-d'œuvre**  
26 **suite à un conflit de travail à l'automne 2014.**

- 27 **7. Références :** (i) Pièce HQT-3, document 1, p. 14;  
28                           (ii) Rapport annuel HQT 2013, pièce HQT-3, document 1, p. 14.

29 **Préambule :**

30 (i) La mise en service du projet de ligne lié au projet « Poste Limoilou » est prévue en  
31 2016.

32 (ii) La mise en service du projet de ligne lié au projet « Poste Limoilou » est prévue en  
33 2015.

1 **Demande :**

2 **7.1** Veuillez expliquer le nouveau report de la mise en service du projet de ligne requis  
3 pour l'alimentation permanente du poste Limoilou.

4 **R7.1**

5 **La mise en service principale du projet Ligne Québec - Limoilou est prévue en**  
6 **2015. Toutefois, une seconde mise en service associée au raccordement d'un**  
7 **client, soit celle de la Ligne Limoilou – Stadacona, est prévue en 2016.**

8 **8. Référence :** Pièce HQT-3, document 1, p. 19.

9 **Préambule :**

10 Dans la section « Explication des écarts majeurs » du projet « Intégration des parcs éoliens de  
11 l'appel d'offres A/O 2005-03 au réseau de transport et Raccordement du parc éolien  
12 Seigneurie de Beaupré-4 », le Transporteur indique avoir appliqué, à la suite de l'autorisation  
13 du projet Chamouchouane – Bout-de-l' Île (Dossier R-3887-2014, décision D-2015-023), une  
14 réduction de 384,5 M\$ au projet d' intégration des parcs éoliens en lien avec les travaux de  
15 renforcement du réseau principal. Il ajoute toutefois que la contribution du client sera  
16 calculée en tenant compte de ces coûts.

17 **Demande :**

18 **8.1** Veuillez démontrer et justifier de manière détaillée, la manière dont sera calculée la  
19 contribution du client.

20 **R8.1**

21 **Le Transporteur présente, dans le tableau R8.1, le calcul détaillé de la**  
22 **contribution du client. Dans le cadre de l'appel d'offres A/O 2005-03, le montant**  
23 **de 390,4 M\$ (incluant la portion postes de 384,5 M\$ et la portion lignes de**  
24 **5,9 M\$) associé au projet Chamouchouane - Bout-de-l'Île est intégré à la**  
25 **prévision des coûts du projet, comme indiqué dans le tableau R8.1. Le maintien**  
26 **de ces coûts pour ce calcul ne change pas la contribution du Distributeur qui**  
27 **demeure nulle considérant que les coûts totaux du projet sont inférieurs à**  
28 **l'allocation maximale applicable.**



**Tableau R8.1**  
**Appel d'offres A/O 2005-03**  
**Calcul détaillé de la contribution (en M\$)**

Coût total de l'intégration - prévision <sup>(1)</sup>	711,3
Moins 15 % des frais d'entretien d'exploitation et d'entretien	<u>(41,0)</u>
	670,3
Renforcement du réseau principal - lignes <sup>(2)</sup>	5,9
Renforcement du réseau principal - postes <sup>(2)</sup>	<u>384,5</u>
Coût total - prévision <sup>(1)</sup>	1 060,7
Allocation maximale 596 \$/kW pour 2 004,3 MW	1 194,6
Plus 15% des frais d'entretien d'exploitation et d'entretien	S/O
Contribution requise du Distributeur	S/O

<sup>(1)</sup> pièce HQT-3, doc. 1, p.18

<sup>(2)</sup> pièce HQT-3, doc. 1, p.19

- 1 **9. Références :** (i) Pièce HQT-3, document 1, p. 20;  
 2 (ii) Pièce HQT-3, document 1, p. 21;  
 3 (iii) Pièce HQT-3, document 1, p. 22;  
 4 (iv) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-0030, p. 20.

5 **Préambule :**

- 6 (i) Au 31 décembre 2014, le coût total prévu pour le projet « Poste Bélanger » est estimé  
 7 à 198,6 M\$ et 88,5 % de ce budget a été réalisé. Ce coût est en hausse de 22,0 M\$ par rapport  
 8 à celui prévu au 31 décembre 2013 dans le précédent rapport annuel du Transporteur.
- 9 (ii) Plusieurs activités, dont les travaux de pérennité et de croissance au poste Bélanger, les  
 10 travaux au poste Duvernay et le volet télécommunications, voient leurs mises en service  
 11 reportées en 2015.
- 12 (iii) Le Transporteur explique sommairement les hausses de coûts en 2014 par une hausse  
 13 des coûts de gérance au chantier et des frais financiers causée par un report de certaines  
 14 activités et par une hausse des coûts des travaux de construction (travaux civils, appareillage  
 15 électrique, bâtiment et disposition des sols).
- 16 Les mises en service réalisées en 2014 pour le projet du poste Bélanger sont de 0,2 M\$.
- 17 (iv) Le Transporteur prévoit des coûts de mise en exploitation à la hauteur de 130,9 M\$  
 18 pour le projet du poste Bélanger pour l'année témoin 2014.

1 **Demande :**

2 **9.1** Le projet du poste Bélanger a subi une forte augmentation des coûts en 2014. Le report  
3 de nombreuses activités a fait en sorte que les mises en service de 130,9 M\$ prévues  
4 pour 2014, selon la référence (iv), n'ont pu être réalisées. Veuillez expliquer, de  
5 manière détaillée, la situation qui prévaut dans ce projet.

6 **R9.1**

7 **Une mobilisation tardive du chantier pour démarrer les travaux, jumelée à la**  
8 **faillite du sous-traitant en excavation, ont mené au réaménagement de**  
9 **l'échéancier des travaux. Ceci a eu pour effet de reporter la livraison des**  
10 **bâtiments ainsi que de retarder et restreindre l'accès pour l'installation des**  
11 **équipements SF-6 du nouveau poste intérieur à 315 kV, retardant la remise des**  
12 **équipements aux équipes de vérification et de mise en route. Le projet a donc**  
13 **subi un retard pour sa mise en service et par le fait même une hausse des**  
14 **coûts.**

15 **10. Références :** (i) Pièce HQT-3, document 1, p. 23 et 24;  
16 (ii) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-0030, p. 20.

17 **Préambule :**

18 (i) Les mises en service réalisées pour le projet « Poste Pierre-Le Gardeur à 315-120 kV »  
19 en 2014 sont au montant de 54,4 M\$. Le coût prévu du projet, au montant de 66,2 M\$, est en  
20 baisse de 21,2 M\$ par rapport au coût autorisé de 87,4 M\$. La mise en service finale du  
21 projet, prévue initialement en 2014, est reportée en 2015.

22 (ii) Le Transporteur prévoit des mises en exploitation au montant de 77,2 M\$ pour le projet  
23 du poste Pierre-Le Gardeur pour l'année témoin 2014.

24 **Demande :**

25 **10.1** Pour 2014, le Transporteur prévoit, dans le dossier tarifaire, un montant excédentaire  
26 de 22,8 M\$ en ce qui a trait aux mises en exploitation pour le projet du poste  
27 Pierre-Le-Gardeur. Veuillez expliquer le report de la mise en service finale du projet  
28 en 2015.

29 **R10.1**

30 **Comme précisé dans la réponse à la question 1.1 de la demande de**  
31 **renseignements n° 1 de la Régie à la pièce HQT-5, Document 1, l'écart de**  
32 **22,8 M\$ est causé par les éléments suivants :**

- 33 • **Réduction des coûts de l'ordre de 13 M\$ pour les lignes, tel que l'octroi**  
34 **de contrat pour les travaux de construction, l'approvisionnement d'acier**  
35 **pour le matériel majeur ainsi que la libération de la provision suite à**  
36 **l'avancement des travaux ;**

- 1                   • **Report de mises en service de lignes et de postes en 2015, de l'ordre de**  
2                   **10 M\$, causé par des retards dans l'approvisionnement du matériel pour**  
3                   **le poste ainsi que par l'indisponibilité de la main-d'œuvre suite à un**  
4                   **conflit de travail survenu à l'automne 2014.**

- 5 **11. Références :** (i) Pièce HQT-3, document 1, p. 25 et 26;  
6                               (ii) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-0030, p. 20.

7 **Préambule :**

8 (i) Les mises en service réalisées en 2014 pour le projet « Ouverture du réseau de transport  
9 à 315 kV sur le corridor Québec-Montréal » sont au montant de 87,2 M\$. Le coût prévu du  
10 projet, au montant de 276,4 M\$ en date du 31 décembre 2014, est en baisse de 32,8 M\$ par  
11 rapport au montant autorisé de 309,2 M\$. La mise en service finale du projet, prévue pour  
12 2014 dans le rapport annuel du Transporteur de 2013, est maintenant reportée en 2015.

13 (ii) Des mises en exploitation au montant de 180,2 M\$ sont prévues par le Transporteur  
14 pour le projet « Ouverture du réseau de transport à 315 kV sur le corridor Québec-Montréal »  
15 pour l'année témoin 2014.

16 **Demande :**

17 **11.1** Veuillez expliquer que la mise en service finale du projet « Ouverture du réseau de  
18 transport à 315 kV sur le corridor Québec-Montréal » ait été reportée en 2015 et qu'une  
19 part importante des mises en exploitation prévues en 2014 pour ce projet n'aie pu être  
20 réalisée.

21 **R11.1**

22 **Comme précisé dans la réponse à la question 1.1 de la demande de**  
23 **renseignements n° 1 de la Régie à la pièce HQT-5, Document 1, des travaux**  
24 **planifiés sur la ligne et le poste ont dû être reportés afin de maintenir le circuit**  
25 **sous tension pour la pointe hivernale 2015. Par ailleurs, les coûts**  
26 **d'approvisionnement ont été moindres que prévu.**

- 27 **12. Références :** (i) Pièce HQT-3, document 1, p. 27 à 29;  
28                               (ii) Rapport annuel HQT 2012, pièce HQT-5, document 1, p. 17,  
29                                       R11.1;  
30                               (iii) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-0030, p. 20.

31 **Préambule :**

32 (i) Dans le cadre du projet « Raccordement des centrales du complexe de la Romaine au  
33 réseau de transport », les coûts prévus des travaux au poste Arnaud sont de 53,4 M\$, en  
34 hausse de 20,1 M\$ ou 64 % par rapport aux coûts autorisés de 32,6 M\$. Le Transporteur ne  
35 fournit aucune information sur ce poste dans la section « Explication des écarts majeurs ».

1 La fin des travaux pour la réalisation du poste aux Outardes et de son intégration au réseau,  
2 prévue initialement pour 2014, est reportée en 2015. Des mises en service d'une valeur  
3 de 627,7 M\$ ont été réalisées en 2014 pour ce projet.

4 (ii) Le Transporteur justifie la hausse de 13,5 M\$ ou 41,4 % du coût des travaux au poste  
5 Arnaud par un ajustement de contenu et un contrat entrepreneur à la hausse dû à la  
6 complexité du projet.

7 (iii) Des mises en exploitation de 740,4 M\$ sont prévues par le Transporteur, dans le cadre  
8 du projet de raccordement des centrales de la Romaine, pour l'année témoin 2014.

9 **Demandes :**

10 **12.1** Veuillez expliquer l'augmentation grandissante des coûts de réalisation des travaux au  
11 poste Arnaud.

12 **R12.1**

13 **Comme précisé dans la réponse à la question 11.1, à la pièce HQT-5,**  
14 **Document 1, de la demande de renseignements n° 1 de la Régie dans le Rapport**  
15 **annuel 2012 du Transporteur, l'augmentation des coûts de réalisation des**  
16 **travaux au poste Arnaud s'explique par l'ajustement de contenu et la hausse du**  
17 **coût du contrat entrepreneur en lien avec la complexité du projet. De plus, une**  
18 **révision de l'échéancier de réalisation des travaux pour ce poste a engendré**  
19 **des coûts additionnels, notamment en coûts de construction, de gérance**  
20 **interne et externe de chantier et en frais financiers.**

21 **12.2** Veuillez fournir les raisons du report en 2015 de la mise en service du poste aux  
22 Outardes et de son intégration au réseau.

23 **R12.2**

24 **Comme précisé dans la réponse à la question 1.1 de la demande de**  
25 **renseignements n° 1 de la Régie à la pièce HQT-5, Document 1, le report de la**  
26 **mise en service du poste aux Outardes et de son intégration au réseau est dû**  
27 **au maintien par le Transporteur des circuits sous tension pour la pointe**  
28 **hivernale 2015, considérant les risques d'indisponibilité de la main-d'œuvre**  
29 **suite à un conflit de travail à l'automne 2014.**

1 **12.3** Veuillez indiquer si le report de la mise en service du poste aux Outardes explique à lui  
2 seul la diminution de la valeur des mises en service réalisées en 2014 dans le cadre du  
3 projet de raccordement des centrales de la Romaine, par rapport aux mises en  
4 exploitation prévues dans le dossier tarifaire selon la référence (iii). Veuillez élaborer.

5 **R12.3**

6 **Non, le report de la mise en service du poste aux Outardes n'explique pas en**  
7 **totalité la diminution de la valeur des mises en service réalisées en 2014.**  
8 **Celle-ci est également attribuable, mais dans une moindre mesure, à**  
9 **l'augmentation de coûts de la Ligne Arnaud - de la Romaine-2 ainsi qu'à la**  
10 **diminution de la « Contribution interne et autres ».**

11 **13. Références :** (i) Pièce HQT-3, document 1, p. 42 et 43;  
12 (ii) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-0030, p. 20.

13 **Préambule :**

14 (i) La mise en service du volet Postes du projet « Renforcement du réseau de transport  
15 à 315 kV de l'Abitibi », prévue initialement pour 2014, est reportée en 2015.

16 Des mises en service d'une valeur de 24,0 M\$ ont été réalisées en 2014 dans le cadre du  
17 projet.

18 (ii) Des mises en exploitation de 102,2 M\$ sont prévues dans le projet par le Transporteur  
19 pour l'année témoin 2014.

20 **Demande :**

21 **13.1** Veuillez expliquer le report en 2015 de la mise en service du volet Postes du projet de  
22 « Renforcement du réseau de transport à 315 kV de l'Abitibi ».

23 **R13.1**

24 **Comme précisé dans la réponse à la question 1.1 de la demande de**  
25 **renseignements n° 1 de la Régie à la pièce HQT-5, Document 1, le report de la**  
26 **mise en service du poste Figury de 2014 à 2015 a été causé par un report**  
27 **d'activité du fournisseur.**

28 **14. Références :** (i) Pièce HQT-3, document 1, p. 48;  
29 (ii) Pièce HQT-3, document 1, p. 49;  
30 (iii) Rapport annuel HQT 2013, pièce HQT-5, document 1, p. 29,  
31 R22.1.

32 **Préambule :**

33 (i) Les coûts relatifs au projet de « Réfection d'un compensateur synchrone et des  
34 systèmes connexes du poste de Manicouagan » passent d'une valeur de 69,6 M\$ (montant

1 autorisé) à une valeur de 87,5 M\$ (montant prévu), soit une augmentation de 17,9 M\$ ou  
2 25,8 % des coûts du projet.

3 Le Transporteur précise que le nouveau coût de 87,5 M\$ a fait l'objet d'une demande  
4 d'autorisation au Conseil d'administration d'Hydro-Québec le 24 avril 2015, puisqu'il  
5 dépasse de plus de 15 % la valeur initialement autorisée pour ce projet.

6 La mise en service du projet, prévue initialement en 2014, est maintenant prévue en deux  
7 temps, soit en 2015 et en 2017.

8 (ii) Le Transporteur justifie sommairement des écarts de coûts totalisant 17,3 M\$ dans la  
9 section « Explication des écarts majeurs ».

10 (iii) Le Transporteur explique comme suit le report de trois ans de la mise en service du  
11 projet :

12 « Les travaux sur les systèmes connexes associés au compensateur synchrone CS23 sont  
13 reportés afin que les compensateurs synchrones CS24 et CS23 soient disponibles à la  
14 prochaine pointe hivernale 2015 et afin de maintenir la cédule prévue des travaux sur d'  
15 autres compensateurs synchrones dont celui de Lévis (CS31) prévu en 2015. »

#### 16 Demandes :

17 **14.1** Veuillez présenter la situation ayant conduit à une réévaluation des coûts du projet  
18 « Réfection d'un compensateur synchrone et des systèmes connexes du poste de  
19 Manicouagan » en motivant, de manière détaillée, les éléments déclencheurs de la  
20 hausse du coût du projet.

#### 21 R14.1

22 **La réévaluation des coûts du projet Réfection d'un compensateur synchrone et**  
23 **des systèmes connexes s'explique par le bris du compensateur synchrone**  
24 **CS24 dont la réfection a dû être priorisée entraînant un report des travaux de**  
25 **réfection du compensateur synchrone CS23.**

26 **Ce report de l'échéancier en 2017 a entraîné un bris de contrat avec**  
27 **l'entrepreneur nécessitant l'émission d'un nouvel appel d'offres ayant pour**  
28 **conséquence des coûts de construction et d'activités de chantier plus élevés.**

29 **L'ajout de deux disjoncteurs a également entraîné des coûts**  
30 **d'approvisionnement plus élevés que prévu.**

31 **14.2** Veuillez transmettre officiellement à la Régie, dans le cadre du suivi administratif de la  
32 décision D-2012-151 relative au projet, l'information détaillée présentée à la réponse  
33 9.1.

#### 34 R14.2

35 **Le Transporteur transmet ce jour à la Régie une lettre explicative en suivi**  
36 **administratif de la décision D-2012-151 du dossier R-3810-2012.**

- 1 **15. Références :** (i) Pièce HQT-3, document 1, p. 50 et 51;  
2 (ii) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-0030, p. 20.

3 **Préambule :**

4 (i) Le coût prévu du projet « Saint-Césaire-Bedford », au montant de 79,8 M\$, est en  
5 baisse de 15,3 M\$ par rapport au montant autorisé de 95,1 M\$ pour ce projet. Dans la section  
6 « Explication des écarts majeurs », le Transporteur justifie les variations de coûts les plus  
7 significatives.

8 Des mises en service au montant de 68,3 M\$ ont été réalisées en 2014. Mais la mise en  
9 service finale du projet, prévue initialement pour 2014, est reportée en 2015.

10 (ii) Des mises en exploitation de 91,1 M\$ sont prévues dans le projet par le Transporteur  
11 pour l'année témoin 2014.

12 **Demande :**

13 **15.1** Veuillez expliquer le report de la mise en service du projet « Saint-Césaire - Bedford ».

14 **R15.1**

15 **Comme précisé dans la réponse à la question 1.1 de la demande de**  
16 **renseignements n° 1 de la Régie à la pièce HQT-5, Document 1, le report de la**  
17 **mise en service de 2014 à 2015 est dû à l'indisponibilité de la main-d'œuvre**  
18 **suite à un conflit de travail à l'automne 2014. Par ailleurs, les coûts ont été**  
19 **réduits de l'ordre de 16 M\$ suite à l'attribution du contrat entrepreneur, à des**  
20 **coûts d'approvisionnement moindres que prévu ainsi qu'à la diminution de la**  
21 **provision suite à l'avancement des travaux.**

- 22 **16. Références :** (i) Pièce HQT-3, document 1, p. 60;  
23 (ii) Pièce HQT-3, document 1, p. 61.

24 **Préambule :**

25 (i) Des écarts de coûts significatifs entre les montants prévus et autorisés du projet  
26 « Remplacement des systèmes de commande et de protection des groupes convertisseurs aux  
27 postes de Radisson et de la Nicolet et travaux connexes » sont notés pour les éléments  
28 Contrat globalisé (+ 4,6 M\$), Provision (-3,4 M\$) et Frais financiers (-4,2 M\$).

29 (ii) Rien n'est signalé par le Transporteur dans la section « Explication des écarts  
30 majeurs » relative au projet.

1 **Demande :**

2 **16.1** Veuillez expliquer les écarts de coûts relatifs aux éléments Contrat globalisé, Provision  
3 et Frais financiers des coûts du projet.

4 **R16.1**

5 **L'écart de coûts relatif au « Contrat globalisé » provient d'ajustements des**  
6 **caractéristiques électriques générales et des exigences particulières de**  
7 **conception. Cette variation a été absorbée en partie par la provision. Les frais**  
8 **financiers ont été revus à la baisse suite à l'ajustement de l'échéancier de**  
9 **réalisation des travaux.**