

**Réponses du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 1
de la Régie de l'énergie
(« Régie »)**

TABLEAU 1
GAINS D'EFFICIENCE AUX INVESTISSEMENTS (EXCLUANT CEUX LIÉS À LA
PLANIFICATION INTÉGRÉE) - HORIZON 2008 À 2012

En millions de dollars

	<i>Gains réalisés</i>			<i>Gains prévus</i>	
	2008	2009	2010	2011	2012
Optimisation des investissements					
Télémaintenance (projet Imagine)			0,3	1,2	3,8
Réingénierie de la chaîne d'approvisionnement				9,9	4,5
Mise en place d'ateliers de remise à neuf ⁽¹⁾	2,3	2,0	1,6	s.o.	s.o.
Gouvernance des TI	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0
Gains totaux aux investissements (excluant Planification intégrée)	12,3	12,0	11,9	21,1	18,3

⁽¹⁾: Cette mesure a été revue et le processus d'approvisionnement et de remplacement des disjoncteurs est dorénavant couvert par la réingénierie de la chaîne d'approvisionnement.

Source : Pièce B-0057, tableau R1.1, page 3.

1

2 **Demande :**

1.1. Veuillez déposer sous le format du tableau 1 (ii), les gains d'efficacité aux investissements par chantier, réalisés pour la période 2008 à 2012 et prévus pour l'année 2013.

3

R1.1

4

Le Transporteur soumet respectueusement à la Régie, comme précisé dans les demandes tarifaires R-3738-2010, R-3777-2011 et R-3823-2012, qu'il ne suit plus à l'interne les gains d'efficacité aux investissements par chantier et/ou par projet.

8

Les pratiques implantées à ce jour sont maintenant intégrées aux pratiques de gestion du Transporteur et la base de référence aux fins de la mesure des gains est dynamique et évolue dans le temps. Les mesures structurantes en place, comme la Réingénierie de la chaîne d'approvisionnement, apportent dorénavant des gains récurrents, en termes d'optimisation des coûts d'approvisionnement auprès des fournisseurs.

9

10

11

12

13

14

15

Par ailleurs, le Transporteur rappelle, tel que décrit à la pièce HQT-3, Document 1 que son modèle de gestion des actifs poursuit un objectif d'optimisation de ses activités d'investissement et de maintenance en systématisant l'arbitrage entre celles-ci afin de faire le choix le plus avantageux. Un tel arbitrage, en mode dynamique, ne se prête pas à un exercice de suivi selon la notion de « chantier ». À cet égard, chaque arbitrage est porteur d'une efficacité à court, moyen ou long terme selon qu'elle se matérialise par un coût aux charges ou aux investissements.

16

17

18

19

20

21

22

23

2. Références : (i) Pièce C-HQT-0021, p. 10;

24

(ii) Pièce C-HQT-0028, p. 5;

1 **Préambule :**

2 (i) « **2.3.1 Mesures des gains d'efficience aux CNE**

3 *La mise en oeuvre des nouvelles pratiques découlant des ajustements organisationnels a*
4 *permis de dégager des gains d'efficience et autres réductions de coûts suite à des mesures de*
5 *gestion particulières qui ont atteint 54,3 M\$ en 2012, tel que présenté au tableau 1. Ce*
6 *montant représente 41,1 M\$ de plus que la cible ponctuelle de gains d'efficience de 2 % fixée*
7 *par la Régie pour 2012 dans sa décision D-2012-059 et 47,7 M\$ de plus que l'objectif*
8 *historique de 1 % du Transporteur depuis l'implantation de sa démarche d'efficience*
9 *structurée. Sur une base cumulative de 2008 à 2012, les gains d'efficience additionnels*
10 *réalisés excèdent ainsi les gains d'efficience associés à l'objectif global de 1 % de 2008 à*
11 *2011 et de 2 % pour 2012.»*

12 [nous soulignons]

13 (ii) « *Les CNE de l'année de base 2013 sont établies à 705,2 M\$, soit 3,7 % de plus que le*
14 *montant autorisé par la Régie pour l'année 2012. Cette augmentation s'explique par*
15 *l'augmentation du coût de retraite, dans un contexte de baisse des taux d'intérêts, laquelle*
16 *est partiellement compensée par des gains d'efficience additionnels et autres réductions de*
17 *coûts suite à des mesures de gestion particulières remis à la clientèle. »* [nous soulignons]

18 **Demandes :**

2.1. Veuillez ventiler le montant de 41,1 M\$ indiqué à la référence (i) entre les gains d'efficience additionnels et les autres réductions de coûts mentionnés à la référence (ii).

19 **R2.1**

20 **Le Transporteur tient à rappeler que les ajustements organisationnels**
21 **majeurs de la VPEI, tels que décrits à la section 2.3 de la pièce HQT-3,**
22 **Document 1, rendent difficile, voir même impossible, l'exercice de**
23 **ventilation demandé. Cette réorganisation a significativement altéré les**
24 **bases de référence qui permettraient de faire une distinction entre les**
25 **gains d'efficience et les autres réductions de coûts au même titre que la**
26 **réalisation d'un suivi par chantier.**

27 **Les gestes réalisés et envisagés visant une réduction des coûts suivant la**
28 **mise en place de la nouvelle organisation comportent de nombreuses**
29 **actions qui ne se prêtent pas à un suivi selon la notion de « chantier » ou**
30 **selon une distinction entre l'efficience et autres mesures de réduction de**
31 **coûts. La réduction d'effectif par attrition naturelle en est un exemple.**

2.2. Veuillez présenter les mesures de gestion particulières ayant permis une réduction de coûts.

32 **R2.2**

33 **Les mesures de gestion particulières consistent, à titre d'exemple, en la**
34 **mise en place de moratoires ou restrictions sur l'embauche, les**
35 **déplacements, le surtemps ou encore des mesures particulières à l'égard**
36 **d'utilisation de services externes.**

2.3. Veuillez expliquer la méthode d'évaluation utilisée par le Transporteur pour distinguer un gain d'efficacité d'une autre réduction de coûts.

1 **R2.3**

2 **Le Transporteur ne distingue pas ces composantes comme mentionné en**
3 **réponse aux questions 1.1 et 2.1.**

4 **3. Référence :** Pièce C-HQT-0021, p. 11.

5 **Préambule :**

6 « *2.3.2 Ventilation des gains d'efficacité*

7 *Le Transporteur présente au tableau 2 les informations disponibles quant aux gains*
8 *d'efficacité réalisés par chantier pour les années 2008 à 2010 selon les trois domaines*
9 *retenus ainsi que les gains réalisés par domaine en 2011.*

10 *Le Transporteur précise par ailleurs que le découpage des initiatives d'efficacité suivant les*
11 *chantiers ou domaines identifiés jusqu'en 2011, a pris fin à partir de 2012, suite à la*
12 *réorganisation de la VPEI qui a eu pour effet, comme décrit précédemment, de modifier le*
13 *cadre d'opération du Transporteur.*

Tableau 2
Gains d'efficacité aux CNE par chantier

Gains d'efficacité réalisés (M\$)	2008	2009	2010	2011	Total
Maintenance					
. Ratio d'encadrement du support en territoire	0,6				
. Stratégie de maintenance et autres mesures connexes		3,3	4,8		
	0,6	3,3	4,8		
Exploitation					
. Téléconduite du réseau - centre de téléconduite	1,1				
. Optimisation de l'exploitation des installations	1,3				
. Plan de l'évolution de l'exploitation et autres mesures connexes		0,8	1,0		
	2,4	0,8	1,0		
Activités de soutien					
. Optimiser les coûts d'opérations TI - Fusion des centres informatiques	1,8				
. Centralisation des besoins TI - Services professionnels	0,5				
. Centralisation des besoins TI - Matériel informatique et bureautique	0,5				
. Efficacité des fournisseurs externes			1,5		
. Optimisation des activités de soutien et autres mesures de gestion		1,9	3,5		
	2,8	1,9	5,0		
Total	5,8	6,0	10,8	16,4	
Réurrence	5,4	6,0	10,8	16,4	38,6

14 »
15

16 **Demande :**

3.1. Veuillez présenter les gains d'efficacité aux CNE par chantier pour l'année 2011 et compléter le tableau pour l'année 2012.

17 **R3.1**

18 **Le tableau 2 du préambule présente les données disponibles par chantier**
19 **pour l'année 2011. Pour ce qui est de l'année 2012, les données ne sont**

1 plus disponibles par chantier, comme précisé aux lignes 8 à 11 de la
2 référence. Les différents chantiers d'efficience présentés à la Régie depuis
3 2008 ne produisent pas systématiquement des gains récurrents et
4 uniformes dans le temps. En outre, les gains ponctuels s'avèrent difficiles
5 à capter et à mesurer. Enfin, pour certains chantiers répondant à un
6 objectif commun d'optimisation de coûts, une évaluation des gains
7 réalisés et prévus sur une base individuelle ne permet pas l'obtention de
8 données probantes, concluantes et vérifiables.

- 9 **4. Références :** (i) Pièce C-HQT-0021, p. 11;
10 (ii) Pièce C-HQT-0021, p. 19;
11 (iii) R-3640-2007, décision D-2008-019, p. 35.

12 **Préambule :**

- 13 (i) « *Le Transporteur précise par ailleurs que le découpage des initiatives d'efficience*
14 *suivant les chantiers ou les domaines identifiés jusqu'en 2011, a pris fin à partir de 2012,*
15 *suite à la réorganisation de la VPEI qui a eu pour effet, comme décrit précédemment, de*
16 *modifier le cadre d'opération du Transporteur.* » [nous soulignons]
17 (ii) « *La Régie accueille favorablement la démarche globale et structurée mise en oeuvre*
18 *par le Transporteur ainsi que les huit chantiers proposés. À terme, tous les processus*
19 *importants ayant un impact sur le coût de la prestation de service devront avoir été traités.*
20 [nous soulignons]

21 *La Régie s'attend à ce que le Transporteur fasse rapport, dans ses prochains dossiers*
22 *tarifaires, d'une part, des objectifs quantitatifs identifiés en termes de gains d'efficience pour*
23 *chacun des projets ou chantiers et, d'autre part, des résultats obtenus à la suite de la*
24 *réalisation des mesures. Le Transporteur devra ainsi rendre compte de façon transparente,*
25 *entre autres, sur :*

- 26 • *La description des processus analysés;*
- 27 • *Les cibles fixées en matière d'amélioration de l'efficience;*
- 28 • *La méthode de mesure quantitative des gains anticipés;*
- 29 • *Les résultats quantitatifs et qualitatifs obtenus et la nature récurrente ou*
30 *temporaire de ces gains;*
- 31 • *Le lien entre ces résultats et les demandes de budget dans les divers dossiers*
32 *tarifaires.* »

33 **Demandes :**

- 34 4.1. Veuillez préciser en quoi le changement de cadre d'opération du Transporteur induit
35 par la réorganisation de la VPEI mentionnée à la référence (i) ne permettrait plus au
Transporteur de faire un suivi annuel des gains d'efficience par chantier ou domaine
d'efficience aux CNE au-delà de 2011, tel que le prescrivait sa démarche globale et
structurée, mentionnée à la référence (ii).

34 **R4.1**

35 Voir la réponse à la question 2.1.

4.2. Veuillez faire état de la situation actuelle du Transporteur quant à l'état d'avancement de sa démarche d'efficience relativement aux « *processus importants ayant un impact sur le coût de la prestation de service* » mentionnés à la référence (ii).

1 **R4.2**

2 **Comme mentionné à la pièce HQT-3, Document 1, le Transporteur fait**
3 **évoluer ses stratégies de maintenance et de pérennité vers une nouvelle**
4 **phase de la stratégie intégrée, suivant un modèle de gestion d'actifs**
5 **portant sur la durée d'utilité totale de ceux-ci. Le Transporteur poursuit un**
6 **objectif d'optimisation de ses activités d'investissement et de**
7 **maintenance, en systématisant l'arbitrage entre celles-ci. Cet arbitrage**
8 **consiste à comparer les options de remplacement des composantes**
9 **majeures et de réalisation d'interventions ciblées et de réhabilitation, afin**
10 **de limiter la probabilité de défaillance complète de l'équipement, et ainsi**
11 **de faire le choix le plus optimal et conséquent avec sa capacité de**
12 **réalisation.**

13 **Les gains anticipés aux charges nettes d'exploitation s'annoncent**
14 **tributaires d'un raffinement des façons de faire associées à la nouvelle**
15 **organisation. Ainsi, les ajustements résiduels des processus et méthodes**
16 **de travail donneront lieu à des gains de moindre ampleur.**

17 **Le Transporteur rappelle également que de faire le bon choix**
18 **d'intervention considérant son parc d'actif vieillissant et la forte**
19 **sollicitation du réseau exercera une pression à la hausse sur ses charges**
20 **d'exploitation.**

4.3. En ce qui a trait aux « *processus importants ayant un impact sur le coût de la prestation de service* », veuillez préciser, d'une part, quels sont les processus importants devant faire l'objet d'une démarche d'efficience à court ou moyen terme et, d'autre part, le cas échéant, les moyens et l'horizon que se donne le Transporteur pour les réaliser.

21 **R4.3**

22 **Voir la réponse à la question 4.2.**

23 **INDICATEURS DE PERFORMANCE**

24 **5. Référence :** Pièce C-HQT-0022, p. 18 et 19.

25 **Préambule :**

26 **« 1.4.3 Gestion des déversements accidentels dans l'environnement.**

27 *Le tableau 15 suivant présente les résultats de cet indicateur.*

28 *[...]*

29 *La récupération du déversement de plus de 4 000 litres survenu en 2010 se poursuit, ce qui*
30 *explique le taux de récupération de 24 % à ce jour.*

1 *En 2012, l'augmentation du nombre de déversements de 100 litres et moins est attribuable à*
2 *de multiples facteurs circonstanciels. Le Transporteur entend maintenir les sessions de*
3 *formation sur les déversements accidentels de contaminants. »*

4 **Demandes :**

5.1. Veuillez préciser les motifs qui expliquent que le taux de récupération soit de 24 %
trois ans après l'incident survenu en 2010 et leur incidence en matière de coûts.

5 **R5.1**

6 **La progression du taux de récupération est liée à celle des travaux réalisés**
7 **pour remplacer les séparateurs eau-huile au site du déversement, dont le**
8 **Transporteur prévoit l'achèvement en 2014. Compte tenu de la**
9 **configuration de ce site, le Transporteur estime que seulement une partie**
10 **du déversement survenu en 2010 pourra être récupérée. Le projet de**
11 **remplacement de ces séparateurs eau-huile comporte une somme évaluée**
12 **à 1,3 M\$ pour la gestion des sols contaminés. Le Transporteur mentionne**
13 **que le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la**
14 **Faune et des Parcs est en accord avec la démarche du Transporteur pour**
15 **la récupération de ce déversement et qu'il fournit à ce dernier un suivi**
16 **annuel de la réalisation des activités.**

5.2. Veuillez préciser les facteurs attribuables à l'augmentation du nombre de
déversements de 100 litres et moins et leur incidence en matière de coûts.

17 **R5.2**

18 **Compte tenu du nombre et de la diversité des équipements du**
19 **Transporteur pouvant occasionner un déversement accidentel de**
20 **contaminant, il n'est pas possible d'établir une corrélation entre une**
21 **augmentation ou une diminution du nombre de déversements et un facteur**
22 **ou un équipement particulier.**

23 **Les faibles quantités déversées occasionnent généralement de**
24 **faibles coûts.**

25 **CONVENTIONS, MÉTHODES ET PRATIQUES COMPTABLES**

26 **6. Référence :** Pièce C-HQT-0025, p. 8 et 9.

27 **Préambule :**

28 Concernant le compte de frais reportés relatif aux coûts de mises en service de projets non
29 autorisés, le Transporteur propose d'y comptabiliser les coûts réels associés aux mises en
30 service par opposition aux coûts retranchés des revenus requis.

1 Demande :

6.1. Veuillez présenter l'évolution des coûts comptabilisés au compte de frais reportés mentionné en préambule depuis sa création jusqu'à ce jour.

2 R6.1

3 **Aucun coût n'a été comptabilisé au compte de frais reportés depuis sa**
 4 **création.**

FRAIS CORPORATIFS

6 **7. Références :** (i) Pièce C-HQT-0027, p. 9 et 10;
 7 (ii) Décision D-2012-059, p. 72.

8 Préambule :

9 (i) Le Transporteur présente les frais corporatifs inclus dans le revenu requis, soit 27,8 M\$
 10 et 28,2 M\$ pour les années historiques 2011 et 2012, 33,3 M\$ pour l'année de base 2013 et
 11 31,7 M\$ pour l'année témoin 2014. La croissance des frais corporatifs prévue pour 2013 par
 12 rapport au montant réel de 2012 s'explique principalement par l'augmentation du coût de
 13 retraite et l'inflation.

14 (ii) Les frais corporatifs pour les années historiques 2008, 2009 et 2010 s'élèvent
 15 respectivement à 32,2 M\$, 28,6 M\$ et 27,6 M\$.

16 Demandes :

7.1. Veuillez indiquer le coût annuel des avantages sociaux inclus dans les frais corporatifs pour les années historiques 2008 à 2012, l'année de base 2013 et l'année témoin 2014. Veuillez présenter séparément le coût relié aux régimes de retraite.

17 R7.1

18 **Le tableau R7.1 présente les montants de frais corporatifs du Transporteur**
 19 **pour les années historiques 2008 à 2012 ainsi que pour l'année de base**
 20 **2013 et l'année témoin 2014.**

**Tableau R7.1
Frais corporatifs**

Transporteur	Réel 2008	Réel 2009	Réel 2010	Réel 2011	Réel 2012	Année de base 2013	Année témoin 2014
Frais corporatifs totaux	32,2	28,6	27,6	27,8	28,2	33,3	31,7
Coût de retraite	1,0	0,0	(0,6)	0,2	1,1	3,7	3,0
Autres avantages sociaux	1,2	1,1	1,4	1,5	1,4	1,5	1,5
Frais corporatifs nets	30,0	27,4	26,8	26,1	25,7	28,0	27,2

7.2. Considérant la stabilité des frais corporatifs depuis les dernières années, veuillez justifier davantage la croissance des frais corporatifs prévue en 2013 et 2014.

1 **R7.2**

2 **En excluant l'impact du coût de retraite et des autres avantages sociaux,**
3 **l'augmentation des frais corporatifs en 2013 s'explique par l'inflation des**
4 **autres coûts ainsi que par une croissance de la quote-part des frais**
5 **corporatifs du Transporteur, en raison de l'augmentation des**
6 **investissements en immobilisations. En 2014, la diminution s'explique par**
7 **l'élimination des frais corporatifs provenant des ressources humaines qui**
8 **sont intégrés à la facturation interne.**

9 **CHARGES NETTES D'EXPLOITATION**

10 **8. Références :** (i) Pièce C-HQT-0021, p. 9;
11 (ii) Pièce C-HQT-0028, p. 5.

12 **Préambule :**

13 (i) « *La mise en œuvre des nouvelles pratiques découlant des ajustements organisationnels*
14 *a permis de dégager des gains d'efficacité et autres réductions de coûts suite à des mesures*
15 *de gestion particulières qui ont atteint 54,3 M\$ en 2012, tel que présenté au tableau 1* ».

16 (ii) « *En ce qui concerne les années de base 2013 et témoin 2014, deux autres ajustements*
17 *organisationnels ont été intégrés dans les projections :*

- 18 • *un transfert des activités et des ressources de la direction Ressources humaines et*
19 *communications du Transporteur vers le groupe Ressources humaines*
20 *(corporatif), réalisé en 2013;*
- 21 • *un projet de refonte des gestes administratifs ayant pour objectif l'optimisation des*
22 *tâches administratives mis de l'avant en cours d'année 2014. La majorité des*
23 *activités seront centralisées au groupe Finances.*

24 *Ces transferts n'ont aucun impact sur les CNE puisqu'une diminution de la masse salariale*
25 *et des autres coûts y afférentes est compensée par une augmentation équivalente des charges*
26 *de services partagés. »*

1 **Demande :**

8.1. Selon la référence (i), les ajustements organisationnels ont permis de générer des économies de coûts pour le Transporteur. Veuillez justifier et commenter le fait que les changements organisationnels en 2013 et 2014, mentionnés à la référence (ii) n'ont aucun impact sur les CNE et conséquemment, n'apportent aucune économie de coûts pour le Transporteur, malgré, notamment, la refonte des gestes administratifs.

2 **R8.1**

3 **Les ajustements organisationnels de la référence (ii) ont été réalisés sans**
4 **effet sur les charges nettes d'exploitation. L'efficience de ces ajustements**
5 **devrait se concrétiser dans les années suivantes.**

6 **9. Référence :** Pièce C-HQT-0028, p. 11.

7 **Préambule :**

8 « *Par ailleurs, le Transporteur souligne qu'il existe un effet compensateur entre l'impact*
9 *d'une baisse généralisée des taux d'intérêt sur son coût moyen pondéré du capital et l'impact*
10 *d'une telle baisse sur le coût de retraite.* » [nous soulignons]

11 **Demande :**

9.1. Veuillez expliquer et illustrer l'effet compensateur sur le revenu requis pour la période 2010 à 2014.

12 **R9.1**

13 **Le tableau R9.1 démontre que lorsque le coût moyen pondéré du capital**
14 **(CMPC) diminue, le coût de retraite augmente et inversement lorsque le**
15 **CMPC augmente.**

Tableau R9.1
Effet compensateur entre le coût de retraite et la baisse des taux d'intérêt

	Années historiques				Année de base 2013	Année témoin 2014
	2009	2010	2011	2012		
Variation du coût de retraite net (note 1)		(5,1)	18,4	5,8	60,0	(15,6)
Variation de l'écart de rendement lié au taux (note 2)		(11,4)	(31,9)	(76,2)	(46,3)	6,3
Compensation		(16,5)	(13,5)	(70,4)	13,7	(9,3)

Note 1:

Coût de retraite net	7,6	2,5	20,9	26,7	86,7	71,1
Variation		(5,1)	18,4	5,8	60,0	(15,6)

Note 2:

Coût moyen pondéré du capital	7,371%	7,303%	7,114%	6,663%	6,393%	6,428%
Coût de la dette	7,260%	7,181%	7,104%	6,779%	6,534%	6,558%
Taux de rendement sur les capitaux propres (période 2009-2012 représente le taux autorisé)	7,630%	7,587%	7,137%	6,391%	6,065%	6,126%

Base de tarification	16 046,4	16 665,9	16 874,7	16 894,1	17 201,6	17 959,0
Rendement sur la base de tarification	1 182,8	1 217,1	1 200,4	1 125,6	1 099,7	1 154,5
Variation		34,3	(16,6)	(74,9)	(25,8)	54,7
Écart de volume		45,7	15,2	1,4	20,5	48,4
Écart de taux		(11,4)	(31,9)	(76,2)	(46,3)	6,3

- 1 **10. Références :** (i) Pièce C-HQT-0025, p. 8;
2 (ii) Pièce C-HQT-0028, p. 14;
3 (iii) Pièce C-HQT-0028, p. 16;
4 (iv) Dossier R-3854-2013, pièce B-0023, p. 31.

5 **Préambule :**

6 (i) « *La norme IAS 19R élimine le concept de « rendement attendu des actifs du régime »*
7 *et le remplace par celui de « produit d'intérêts généré par les actifs du régime ». Celui-ci est*
8 *calculé au moyen du même taux d'actualisation que celui utilisé pour calculer le coût*
9 *financier relatif à l'obligation au titre des prestations définies. Ainsi, les intérêts nets*
10 *calculés selon la norme IAS 19R entraîneront un coût de financement plus élevé pour le*
11 *régime de retraite puisque le taux de rendement attendu sur les actifs du régime est supérieur*
12 *au taux d'actualisation du passif. »*

13 (ii) Le coût de retraite réel pour les années 2011 et 2012 s'élève respectivement à 18,8 M\$
14 et 23,5 M\$. Le coût de retraite de l'année de base 2013 est établi à 75,6 M\$ et celui de
15 l'année témoin 2014 à 61,6 M\$.

16 (iii) « *Le coût de retraite réel pour 2012 est plus élevé de 4,7 M\$ par rapport au coût réel*
17 *de 2011. Cette hausse s'explique en partie par la baisse des taux d'intérêt à long terme sur*
18 *les marchés financiers, plus particulièrement le taux d'actualisation. De plus, le coût réel de*
19 *2011 en PCGR inclut l'amortissement de composantes telles que l'actif transitoire et le coût*
20 *des services passés, qui ne se retrouvent pas dans le coût calculé en fonction des IFRS en*
21 *2012.*

22 *Le coût de retraite estimé pour l'année de base 2013 est en hausse de 52,1 M\$ par rapport*
23 *au coût réel de 2012. Cette hausse s'explique en partie par la baisse des taux d'intérêt à long*
24 *terme sur les marchés financiers, plus particulièrement le taux d'actualisation. La hausse*
25 *s'explique également par la baisse de la composante du rendement prévu de l'actif du régime*
26 *de retraite. Cette dernière composante était, en 2012, calculée avec un taux de rendement*
27 *prévu de l'actif de 6,75 % alors qu'elle est calculée, en 2013, avec le taux d'actualisation de*
28 *4,36 %. Cette différence provient de modifications apportées à la norme IAS 19, Avantages*
29 *du personnel en vigueur pour les exercices débutant le 1er janvier 2013.*

30 *Le coût de retraite estimé pour l'année témoin 2014 est en baisse de 14,0 M\$ par rapport à*
31 *celui estimé pour l'année de base 2013. Ceci s'explique essentiellement par la hausse du taux*
32 *d'intérêt, plus particulièrement du taux d'actualisation. »*

33 (iv) Le Distributeur, dans son dossier tarifaire 2014-2015, présente les composantes du coût
34 de retraite d'Hydro-Québec, sa quote-part et les hypothèses actuarielles utilisées pour
35 l'évaluation du coût de retraite.

**TABLEAU C-1
COMPOSANTES DU COÛT DE RETRAITE (M\$)**

	Réel 2012	D-2013-037 ¹	Année de base 2013 ¹	Année témoin 2014 ¹
	IFRS	IFRS	IFRS	IFRS
Coût des services rendus	323	309	385	357
Frais d'administration	-	7	7	7
Intérêts sur les obligations	839	890	830	879
Rendement prévu des actifs	(1 006)	(893)	(719)	(836)
Coût de retraite d'Hydro-Québec	156	313	503	407
Quote-part du Distributeur	43,6	88,6	132,5	108,8

¹ À compter de 2013, le coût de retraite est évalué en conformité avec la norme internationale d'information financière IAS 19 révisée.

**TABLEAU C-2
HYPOTHÈSES ACTUARIELLES UTILISÉES POUR L'ÉVALUATION DU COÛT DE RETRAITE**

	Réel 2012	D-2013-037	Année de base 2013	Année témoin 2014
	IFRS	IFRS	IFRS	IFRS
Taux d'actualisation	5,01 %	5,40 %	4,36 %	4,79 %
Taux de rendement prévu des actifs	6,75 %	5,40 %	4,36 %	4,79 %
Taux de croissance des salaires	2,61 %	2,72 %	2,25 %	2,25 %

1

2 **Demande :**

10.1. Veuillez compléter le tableau suivant pour chaque année de la période 2011-2014.

Composantes du coût de retraite (M\$)	2011	2012	2013	2013	2014
	<i>PCGR</i>	<i>IAS 19</i>	<i>IAS 19</i>	<i>IAS 19R</i>	<i>IAS 19R</i>
Coût des services rendus					
Coût des services passés					
Frais d'administration					
Intérêts sur l'obligation					
Rendement prévu/attendu des actifs					
Produits d'intérêts générés par les actifs					
Amortissement de l'actif transitoire					
Amortissement des gains/pertes actuariels					
Amortissement du coût des services passés					
Coût de retraite d'Hydro-Québec					
Quote-part du Transporteur					
Montant inclus dans les coûts capitalisés					
Montant inclus dans les charges de services partagées					
Coût de retraite net aux CNE	18,8	23,5		75,6	61,6

1 **R10.1**

2 **Les informations demandées sont présentées dans le tableau R10.1.**

Tableau R10.1
Composantes du coût de retraite
2011-2014

Composantes du coût de retraite (M\$)	2011	2012	2013	2013	2014
	<i>PCGR</i>	<i>IAS 19</i>	<i>IAS 19</i>	<i>IAS 19R</i>	<i>IAS 19R</i>
Coût des services rendus	281	323	385	385	357
Coût des services passés	-	-	-	-	-
Frais d'administration	51	-	-	7	7
Intérêts sur l'obligation	823	839	830	830	879
Rendement prévu/attendu des actifs	(1 016)	(1 006)	(1 072)	-	-
Produits d'intérêts générés par les actifs	-	-	-	(719)	(836)
Amortissement de l'actif transitoire	(152)	-	-	-	-
Amortissement des gains/pertes actuariels	86	-	-	-	-
Amortissement du coût des services passés	50	-	-	-	-
Coût de retraite d'Hydro-Québec	123	156	143	503	407
Quote-part du Transporteur	18,8	23,5		75,6	61,6
Montant inclus dans les coûts capitalisés	(4,6)	(5,2)		(16,1)	(13,1)
Montant inclus dans les charges de services partagées	5,8	7,2		23,5	19,6
Coût de retraite net aux CNE	20,0	25,5		83,0	68,1

1 **11. Référence :** Pièce C-HQT-0028, p. 19.

2 **Préambule :**

3 « Les services externes augmentent de 5,7 M\$ de 2011 à 2013 s'expliquant principalement
 4 par l'allocation de ressources nécessaires afin de se conformer notamment à de nouvelles
 5 normes. Pour 2014, l'augmentation de 5,8 M\$ par rapport à l'année de base 2013 s'explique
 6 par les activités d'entretien des nouveaux actifs ainsi qu'à l'implantation et au maintien
 7 d'encadrements associés notamment à de nouvelles normes. »

1 **Demandes :**

11.1. Veuillez détailler l'augmentation prévue de 5,7 M\$ entre chaque ressource externe visée et expliquer la nature des engagements prévus.

2 **R11.1**

3 **Le Transporteur doit se conformer à de nouvelles normes de protection**
4 **des infrastructures critiques (CIP) de la NERC. Ces normes établissent un**
5 **cadre de cyber sécurité permettant l'identification et la protection des**
6 **actifs électroniques critiques dans le but de soutenir l'exploitation fiable**
7 **du réseau de transport. Les normes de fiabilité de la NERC ne sont**
8 **actuellement pas obligatoires au Québec et font l'objet du dossier**
9 **R-3699-2009. Cependant, ces normes sont obligatoires aux États-Unis et**
10 **dans les provinces voisines. Le Transporteur se prépare à se conformer à**
11 **ces normes de la fiabilité de façon volontaire puisqu'elles correspondent**
12 **aux bonnes pratiques de l'industrie. Le Transporteur compte améliorer son**
13 **processus de suivi et de traçabilité par une gestion de la documentation**
14 **relative à l'application des normes, de façon à être en mesure de**
15 **démontrer leur conformité à ces normes.**

16 **Le Transporteur doit également procéder à la réhabilitation de systèmes**
17 **de protection d'incendie ainsi que la mise à la norme des traversées de**
18 **cours d'eau. Ces travaux seront réalisés par des entrepreneurs externes à**
19 **Hydro-Québec.**

20 **Par ailleurs, concernant l'environnement, le Transporteur doit appliquer la**
21 **nouvelle réglementation concernant le respect du niveau admissible**
22 **d'émission des gaz SF6 ainsi que la nouvelle réglementation concernant la**
23 **présence d'amiante. Le Transporteur doit également respecter la**
24 **réglementation en vigueur au niveau du bruit. Ces travaux seront réalisés**
25 **par des entrepreneurs externes à Hydro-Québec.**

11.2. Veuillez présenter les nouvelles normes visées et faire le lien avec l'augmentation prévue.

26 **R11.2**

27 **Voir la réponse à la question 11.1.**

11.3. Veuillez détailler l'augmentation de 5,8 M\$ prévue en 2014 entre chaque ressource externe visée pour les activités d'entretien des nouveaux actifs et l'implantation et le maintien d'encadrements associés aux nouvelles normes.

28 **R11.3**

29 **Le Transporteur alloue 2,0 M\$ de plus à l'année témoin 2014 afin de**
30 **répondre aux besoins additionnels de traitement des emprises et de**
31 **dégagement de surlargeurs suite à la mise en service, par exemple, de**
32 **nouveaux actifs de lignes à 315 KV tel que décrits au tableau 1b de la pièce**
33 **HQT-9, Document 1. La différence s'explique principalement par la**
34 **poursuite des mesures identifiées en réponse à la question 11.1 au niveau**
35 **de la réhabilitation de systèmes de protection d'incendie ainsi que**
36 **d'initiatives au niveau environnemental.**

1 **12. Référence :** Pièce C-HQT-0028, p. 20.

2 **Préambule :**

3 Le Transporteur présente le sommaire des charges de services partagés, par fournisseur, pour
 4 la période 2011 et 2014. Le coût de retraite non réparti par produits est de (4,2) M\$ en 2011
 5 et il est nul en 2012. Le coût de retraite prévu est de 6,6 M\$ en 2013 et 4,7 M\$ en 2014.

6 **Demande :**

12.1. Veuillez présenter et expliquer l'évolution du coût de retraite inclus dans les charges
 de services partagés, pour la période 2011-2014, particulièrement pour 2011 et 2012.

7 **R12.1**

8 **Les fournisseurs de services partagés facturent le Transporteur selon le**
 9 **coût complet établi lors de l'établissement des grilles tarifaires. Ainsi,**
 10 **toute variation liée au coût de retraite est présentée distinctement à la**
 11 **ligne Coût de retraite non réparti par produit. Le tableau R12.1 présente**
 12 **l'évolution de ces coûts.**

Tableau R12.1
Évolution du coût de retraite des charges de services partagés
pour les années 2011 à 2014

	Année historique 2011	Année historique 2012	Année de base 2013	Année témoin 2014
Inclus aux charges de services partagés	10,0	7,2	16,9	14,9
Groupe Technologie	5,3	3,7	9,5	7,8
Centre de services partagés	2,7	1,9	3,7	3,2
Unités corporatives	2,0	1,6	3,7	3,9
Non réparti par produit	(4,2)	0,0	6,6	4,7
Groupe Technologie	(2,3)		2,9	2,2
Centre de services partagés	(1,1)		1,5	1,3
Unités corporatives	(0,8)		2,2	1,2
Total	5,8	7,2	23,5	19,6
Groupe Technologie	3,0	3,7	12,4	10,0
Centre de services partagés	1,6	1,9	5,2	4,5
Unités corporatives	1,2	1,6	5,9	5,1

13 **Approche globale de type paramétrique**

14 **13. Références :** (i) Pièce C-HQT-0028, p. 10;
 15 (ii) Pièce C-HQT-0030, p. 19 et 20.

16 **Préambule :**

17 (i) Le Transporteur présente, au tableau 3, l'évaluation des charges d'entretien et
 18 d'exploitation additionnelles générées par la croissance du réseau. Ce tableau comporte les
 19 deux éléments suivants : *Intégration des parcs éoliens – Appel d'offre 2005-03* et *Poste Bout-*
 20 *de-l'Île*

1 (ii) Le Transporteur présente les tableaux 19 et 20 portant sur l'ensemble des mises en
2 exploitation pour les années 2013 et 2014, respectivement.

3 **Demandes :**

13.1. Veuillez préciser si le montant de 14,5 M\$ sous la rubrique *Intégration des parcs éoliens – Appel d'offres 2005-03* pour l'année de base 2013, mentionné à la référence (i), est inclus dans le montant de 276,9 M\$ apparaissant sous la même rubrique dans le tableau 19 de la référence (ii). Dans le cas contraire, veuillez préciser.

4 **R13.1**

5 **Le Transporteur le confirme.**

13.2. Veuillez confirmer que le montant de 49,8 M\$ à la rubrique *Poste Bout-de-l'Île* pour l'année témoin 2014, mentionné à la référence (i) est assimilable au même montant apparaissant sous la rubrique *Ajout d'un compensateur statique – Boucle de Montréal* dans le tableau 20 de la référence (ii). Dans le cas contraire, veuillez préciser.

6 **R13.2**

7 **Le Transporteur le confirme.**

13.3. Veuillez préciser la source des montants apparaissant aux tableaux 19 et 20 de la référence (i), sous la rubrique *Remboursements des postes de départ étant donné que le Transporteur n'en assume pas les charges d'entretien et d'exploitation* pour les années 2013 et 2014.

8 **R13.3**

9 **Le tableau R13.3 présente les remboursements des postes de départ**
10 **inclus aux différentes mises en exploitation des tableaux de la**
11 **référence (i).**

Tableau R13.3
Remboursements des postes de départ pour les années 2013 et 2014

	Année de base 2013	Année témoin 2014
Mises en exploitation ≥ 25 M\$	177,3	84,2
Intégrations - parcs éoliens régional Matapédia (990 MW)	(2,6)	
Intégration des parcs éoliens - Appel d'offres 2005-03	166,1	52,4
Intégration des parcs éoliens - Appel d'offres 2009-02	13,8	31,8
Mises en exploitation < 25 M\$	4,9	4,2
Autres	4,9	4,2
Total	182,2	88,4

- 1 **14. Références :** (i) Pièce C-HQT-0028, p. 13;
 2 (ii) Gouvernement du Québec, Plan budget 2013-2014, page A101.

3 **Préambule :**

- 4 (i)

Tableau 4
Charges nettes d'exploitation selon la formule paramétrique (M\$)

	Réel 2012	Année de base 2013	Année témoin 2014
Point de départ	633,2	633,2	702,1
Retrait du coût de retraite net	(25,5)	(25,5)	(83,0)
Sous-total	607,7	607,7	619,1
Inflation à l'IPC		9,1	12,4
Croissance		8,3	19,1
Efficiéce 1%		(6,0)	(6,1)
Budget spécifique		0,0	0,0
Coût de retraite net	25,5	83,0	68,1
Charges nettes d'exploitation réglementaires	633,2	702,1	712,6

5

6 « En appliquant la formule paramétrique de la Régie, les CNE projetées pour l'année de
 7 base 2013 sont de 702,1 M\$, soit un montant légèrement inférieur à celui demandé par le
 8 Transporteur.

9 Pour l'année témoin 2014, la proposition du Transporteur de 713,3 M\$ n'est supérieure que
 10 de 0,7 M\$ au résultat obtenu par l'application de la formule paramétrique de la Régie. Cet
 11 écart s'explique par l'hypothèse de progression de l'ordre de 1,1 % des coûts salariaux
 12 découlant seulement des progressions salariales, tel que mentionné à la section 2.1. Le
 13 Transporteur tient à souligner cependant que s'il avait appliqué un facteur de progression
 14 des coûts découlant des augmentations salariales de 2 %, plutôt que 0 %, l'enveloppe
 15 demandée des charges nettes d'exploitation aurait été de 719,3 M\$, soit 6,0 M\$ de plus que
 16 le montant demandé.

17 À titre d'information, si le Transporteur avait déterminé ses CNE selon l'application de la
 18 formule paramétrique de la Régie avec comme point de départ l'année historique 2007, tel
 19 qu'exigé dans la décision D-2012-059, les montants demandés auraient été respectivement de
 20 762,4 M\$ pour 2013 et de 775,0 M\$ pour 2014. » [nous soulignons]

21 (ii) « Pour les raisons indiquées précédemment, Hydro-Québec réalisera d'importantes
 22 réductions de charges d'exploitation associées aux gains d'efficiéce possibles dans toutes
 23 ses divisions, notamment Hydro-Québec Distribution et Hydro-Québec TransÉnergie.

24 Les gains d'efficiéce escomptés et réalisés se traduiront par une réduction d'effectifs de
 25 2 000 personnes chez Hydro-Québec à la fin de 2013, par rapport au niveau de 22 500
 26 employés en place au début de 2012. »

1 **Demandes :**

14.1. Veuillez présenter les résultats du tableau 4 de la référence (i) en y intégrant un facteur d'efficacité de 2 %.

2 **R14.1**

3 **Le tableau R14.1 présente l'application de la formule paramétrique de la**
 4 **Régie intégrant un facteur d'efficacité de 2 %.**

Tableau R14.1
Charges nettes d'exploitation selon la formule paramétrique

	Réel 2012	Année de base 2013	Année témoin 2014
Point de départ	633,2	633,2	696,1
Retrait du coût de retraite net	(25,5)	(25,5)	(83,0)
Sous-total	607,7	607,7	613,1
Inflation 2%		9,1	12,3
Croissance		8,3	19,1
Efficacité 2%		(12,0)	(12,2)
Budget spécifique		0,0	0,0
Coût de retraite	25,5	83,0	68,1
Charges nettes d'exploitation réglementaires	633,2	696,1	700,4

5 **Toutefois, le Transporteur tient à préciser que la cible d'efficacité de 2 %,**
 6 **dans la décision D-2012-059, est qualifiée de ponctuelle car en conformité**
 7 **avec cette décision, elle s'applique pour l'année 2012 et non à compter de**
 8 **l'année 2012 en considérant de plus que le Transporteur remet à sa**
 9 **clientèle l'ensemble des gains additionnels et autres mesures de réduction**
 10 **de coûts réalisés à l'année 2012.**

11 **Le Transporteur rappelle que ces gains anticipés aux charges nettes**
 12 **d'exploitation s'annoncent de moindre ampleur et que la mise en œuvre de**
 13 **son modèle de gestion intégrée des actifs résultera en besoins**
 14 **additionnels aux charges nettes d'exploitation.**

15 **L'efficacité aux charges d'exploitation sera tributaire d'un raffinement des**
 16 **façons de faire associées à la nouvelle organisation. De plus, le**
 17 **Transporteur tient fermement à réitérer que la récurrence des gains de**
 18 **l'année 2012 n'est pas totalement garantie ce qui fait en sorte que les**
 19 **efforts d'efficacité qui devront être réalisés par le Transporteur devront**
 20 **dépasser l'objectif paramétrique d'efficacité de 1 % qu'il s'est donné pour**
 21 **2013 et 2014.**

22 **Le Transporteur comprend que la Régie utilise la formule paramétrique**
 23 **comme outil de référence pour l'examen de ses CNE mais celui-ci ne se**
 24 **restreindra pas aux résultats de cette formule dans ses demandes**
 25 **tarifaires auprès de la Régie si la sollicitation accrue du réseau jumelée au**
 26 **vieillessement du parc d'actifs donne lieu à une hausse des coûts liée aux**
 27 **activités de correction et de prévention ainsi qu'aux interventions ciblées**
 28 **et de réhabilitation. Le Transporteur présente des demandes tarifaires en**
 29 **fonction de ses priorités de sécurité, de fiabilité, de disponibilité et de**

1 **pérennité tout en visant l'optimisation de ses coûts (investissements et**
 2 **charges).**

14.2. Veuillez présenter le détail de l'application de la formule paramétrique de la Régie ayant résulté à un montant des CNE de 762,4 M\$ en 2013 et de 775,0 M\$ en 2014 obtenus par le Transporteur.

3 **R14.2**
 4 **Le tableau R14.2 présente l'application de la formule paramétrique de la**
 5 **Régie avec comme point de départ l'année historique 2007.**

Tableau R14.2
Charges nettes d'exploitation selon la formule paramétrique de la Régie

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Charges nettes - Année historique 2007	733,6							
Moins - Coût de retraite 2007	(47,5)							
Inflation		13,7	12,5	12,9	13,3	13,8	10,6	14,5
Croissance		5,0	8,9	8,1	8,6	6,1	8,3	19,1
Ajustement - Transfert Groupe technologie		(80,3)				(3,7)		
Sous-total - Avant coût de retraite	686,1	624,5	645,9	666,9	688,8	705,0	723,9	757,5
Plus - Coût de retraite net							83,0	68,1
Sous-total - Formule avant productivité							806,9	825,6
Productivité 2008							(6,2)	(6,2)
Productivité 2009							(6,4)	(6,4)
Productivité 2010							(6,3)	(6,3)
Productivité 2011							(6,4)	(6,4)
Productivité 2012							(13,2)	(13,2)
Productivité 2013							(6,0)	(6,0)
Productivité 2014								(6,1)
Total - incluant productivité							762,4	775,0

14.3. Veuillez présenter le résultat de la formule paramétrique de la Régie pour 2013 et 2014 en tenant compte des éléments suivants:

- 6 • le point de départ l'année 2007;
- 7 • l'objectif d'efficacité de 2 % établi par la Régie pour les années 2012 à 2014;
- 8 • le coût de retraite net pour chacune des années 2013 et 2014;
- 9 • au besoin, un ajustement pour tenir compte de la réduction des Charges nettes
- 10 d'exploitation de 2012 du Transporteur imputables aux mesures budgétaires du
- 11 gouvernement du Québec (référence (ii)).
- 12 • au besoin, tout autre ajustement que le Transporteur serait en mesure de justifier
- 13 pour tenir compte de facteurs ponctuels spécifiques à l'année 2012.

14 **R14.3**
 15 **Le Transporteur tient à souligner que la réduction des CNE en 2012**
 16 **résulte de la combinaison de plusieurs éléments exceptionnels. Les gains**
 17 **additionnels et autres mesures de réduction de coûts de 41,1 M\$ ne sont**
 18 **pas inclus dans ce tableau au même titre que les niveaux de gains**
 19 **additionnels de 4,5 M\$ et de 10,0 M\$ réalisés respectivement en 2010 et**
 20 **2011.**

21 **Le Transporteur tient à mentionner qu'au cours de la période d'attente**
 22 **d'une décision de la Régie en matière tarifaire pour une année donnée,**
 23 **celui-ci adopte une conduite plus restrictive en matière budgétaire. La**
 24 **décision de la Régie dans le dossier R-3777-2011 a été rendue le 24 mai**

1 2012, ce qui a allongé la période où un frein est typiquement exercé sur les
2 coûts à engager. De surcroît, dans le cadre de ce dossier, la proposition
3 par le Transporteur de nouveaux critères de catégorisation d'activités à
4 titre de budget spécifique a conduit celui-ci à une prudence accrue au
5 niveau de l'engagement de sommes pouvant se qualifier à titre d'un tel
6 budget en attente d'une décision de la Régie à ce sujet. Il est à noter que
7 dépendamment des délais encourus, certaines activités planifiées ne
8 peuvent être entreprises considérant l'expiration de certaines fenêtres
9 d'opportunité pour l'acquisition de matériaux ou la planification des
10 travaux.

11 Ainsi, pour près de la première moitié de l'année 2012, le Transporteur était
12 déjà en mode réduction et optimisation des coûts et profitait déjà, entre
13 autres, du phénomène d'attrition naturelle des effectifs qui a prévalu tout
14 au cours de l'année 2012. À ceci se sont ajoutés les effets de la
15 réorganisation de la VPEI, les attentes relevées de la haute direction dans
16 un contexte politico-économique ayant mené à l'adoption des mesures
17 budgétaires du gouvernement du Québec. Cette conjonction de facteurs a
18 créé un contexte unique et sans précédent qui a donné lieu à une
19 réduction accélérée des coûts en 2012 tributaire d'une combinaison de
20 gains d'efficience et de réduction de coûts.

21 AUTRES CHARGES

- 22 **15. Références :** (i) Pièce C-HQT-0029, p. 5, tableau 2;
23 (ii) Pièce C-HQT-0029, p. 6 et 7;
24 (iii) Dossier R-3777-2011, pièce B-0019, p. 7.

25 Préambule :

26 (i) Le Transporteur présente l'évolution des achats de services de transport pour les
27 années 2011 à 2014. Les achats de services auprès de RTA ont été de 10,5 M\$ et 9,8 M\$
28 pour les années historiques 2011 et 2012 respectivement.

29 (ii) En ce qui concerne ses achats de services de transport auprès de RTA pour les années
30 2013 et 2014, le Transporteur prévoit que le coût attribuable au contrat de service de
31 transport sera de 8,8 M\$ et de 9,7 M\$ respectivement pour chacune de ces années, alors que
32 le coût de location de lignes, en vertu d'un contrat temporaire reconduit aux mêmes
33 conditions, demeurera le même à 1,3 M\$. Ces estimations portent le coût total des achats de
34 services de transport du Transporteur auprès de RTA à 10,1 M\$ pour l'année 2013 et à
35 11,0 M\$ pour l'année 2014.

36 (iii) « Le Transporteur prévoit effectuer des achats de services de transport de 10,5 M\$
37 en 2011 et de 10,6 M\$ en 2012 sur le réseau de Rio Tinto Alcan pour l'alimentation des
38 charges du Distributeur dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

1 *Ce service est payé à Rio Tinto Alcan en fonction d'un contrat de service de transport et,*
2 *pour certaines de ces charges, selon un contrat de location pour deux lignes de Rio Tinto*
3 *Alcan. [...] Sous réserve de la conclusion d'une nouvelle entente, le Transporteur prévoit que*
4 *le coût de location sera de 1,2 M\$ pour les années 2011 et 2012.*

5 *Quant au contrat de service de transport, échu depuis le 31 décembre 2006, [...].*

6 *Les paiements effectués sont établis en fonction de la pointe réelle des charges du*
7 *Distributeur dans la région et le tarif provisoire du contrat de service de transport. Selon la*
8 *pointe réelle mesurée à 458 MW en 2011, le Transporteur prévoit un coût de l'ordre de*
9 *9,3 M\$ pour l'année 2011. Pour l'année 2012, le Transporteur prévoit que la pointe sera*
10 *similaire à celle de l'année 2011. Ainsi, le montant prévu pour l'année 2012 pour le contrat*
11 *de service de transport sera de l'ordre de 9,4 M\$. » [nous soulignons]*

12 **Demandes :**

13 Pour l'année 2012, les achats de services de transport réellement effectués auprès de Rio
14 Tinto Alcan selon les données historiques de la référence (i) diffèrent des montants estimés
15 de la référence (iii).

15.1. Veuillez fournir distinctement, pour l'année 2012, les montants effectués pour les
achats de service de transport auprès de RTA attribuables au contrat de location de
lignes d'une part, et au contrat de service de transport d'autre part.

16 **R15.1**

17 **Le montant de 9,8 M\$ pour l'année 2012 correspond à un montant de**
18 **1,2 M\$ pour le contrat de location de lignes et de 8,6 M\$ pour le contrat de**
19 **service de transport.**

15.2. Veuillez fournir les données de pointe réelle des charges du Distributeur sur la base
desquelles le coût des achats de service de transport attribuable au contrat de service
de transport a été calculé. Veuillez mentionner les raisons fournies par le Distributeur
pour justifier les variations de la pointe réelle de ses charges dans la région.

20 **R15.2**

21 **Réponse déposée sous pli confidentiel à la pièce HQT-14, Document 1.1.**

15.3. Veuillez justifier la hausse de 8,8 M\$ à 9,7 M\$ de l'estimation du coût de service de
transport de 2013 à 2014 mentionnée à la référence (ii).

22 **R15.3**

23 **La hausse du coût du service de transport auprès de RTA de 2013 à 2014**
24 **découle de l'augmentation des besoins de transport.**

- 1 **16. Références :** (i) Pièce C-HQT-0029, p. 8, tableau 5;
 2 (ii) Pièce C-HQT-0030, p. 15, tableau 17.

3 **Préambule :**

- 4 (i) Le Transporteur présente, au tableau 5, l'évolution de la charge d'amortissement pour
 5 les années 2011 à 2014. L'amortissement lié à la base de tarification pour l'année historique
 6 2012 s'élève à 956,2 M\$.

<i>En millions de dollars ou en %</i>	2012 autorisé D-2012-066	2011 année historique	2012 année historique	2013 année de base
Amortissement				
Immobilisations corporelles	918,2	849,6	865,9	906,8
Actifs incorporels	24,7	22,3	27,9	31,9
Actifs réglementaires	3,2	1,1	1,0	1,0
Retraits d'actifs	60,0	89,2	66,2	65,0
Frais reportés	(4,0)	(4,4)	(4,8)	(4,7)
Amortissement - base de tarification	1 002,1	957,8	956,2	1 000,0
Coût non amorti des services passés	27,9	-	27,9	
Radiation de projets	10,0	4,4	10,7	10,0
Total	1 040,0	962,2	994,8	1 010,0

8 Source : tableau établi à partir de la pièce C-HQT-0029 et du dossier R-3777-2011, pièce B-0019, page 8.

- 9 (ii) Le tableau 17 présente l'impact des mises en exploitation sur le revenu requis autorisé.
 10 Selon ce tableau, l'amortissement lié à la base de tarification pour l'année autorisée et réelle
 11 (historique) 2012 s'élève respectivement à 1 002,1 M\$ et 986,1 M\$.

12 **Demandes :**

- 16.1. L'amortissement lié à la base de tarification pour l'année historique 2012 s'élève
 à 956,2 M\$ selon la référence (i) alors qu'elle est établie à 986,1 M\$ selon la
 référence (ii). Veuillez expliquer la différence et concilier les deux montants.

13 **R16.1**

14 **L'amortissement lié à la base de tarification réelle pour l'année 2012**
 15 **présenté au tableau 17 de la référence (ii) aurait dû être de 958,2 M\$.**
 16 **L'écart de 27,9 M\$ correspond au Coût des services passés. L'écart**
 17 **résiduel de 2,0 M\$ avec la référence (i) correspond à des éléments hors de**
 18 **la base de tarification.**

- 16.2. Dans l'hypothèse où le montant de la référence (ii) devrait être de 956,2 M\$, plutôt
 que de 986,1 M\$, veuillez déposer une mise à jour du tableau 17.

19 **R16.2**

20 **Tel que mentionné en réponse à la question 16.1, le montant**
 21 **d'amortissement doit être ajusté des éléments hors de la base de**
 22 **tarification de 2,0 M\$. Le montant de l'amortissement lié à la base de**

1 tarification du tableau 17 a été modifié pour 958,2 M\$ dans le tableau
2 R16.2.

Tableau R16.2
Impact des mises en exploitation (M\$)

	2010			2011			2012		
	Réel	Autorisé	Écarts	Réel	Autorisé	Écarts	Réel	Autorisé	Écarts
Base de tarification (BT 13 soldes) (note 1)	16 665,9	16 509,4	156,5	16 874,5	17 154,3	-279,8	16 894,1	17 287,5	-393,4
Coût des capitaux empruntés	837,7	852,4	-14,7	839,1	868,7	-29,6	801,7	850,7	-49,0
Coût des capitaux propres*	379,3	375,8	3,5	361,3	367,3	-6,0	323,9	331,5	-7,6
A Rendement sur la BT (note 2)	1 217,0	1 228,2	-11,2	1 200,4	1 236,0	-35,6	1 125,6	1 182,2	-56,6
* En fonction du taux autorisé									
B Dépenses nécessaires à la prestation du service	1 033,1	1 026,1	7,0	1 016,4	1 015,8	0,6	1 034,2	1 079,4	-45,2
Amortissement lié à la BT	943,3	926,2	17,1	939,8	937,3	2,5	958,2	1 002,1	-43,9
Taxes	89,8	99,9	-10,1	76,6	78,5	-1,9	76,0	77,3	-1,3
Impact total (A + B)			-4,2			-35,0			-101,8
% écart vs. revenus requis autorisés			-0,1%			-1,2%			-3,4%
Note 1: Écart sur la BT									
Impact des mises en service			167,8			-314,8			-393,4
> ou = à 25 M\$			-55,6			-144,8			-257,3
< à 25 M\$			223,4			-170,0			-136,1
Autres composantes de la base de tarification			-11,3			35,0			0,0
Écart total			156,5			-279,8			-393,4
% écart vs BT autorisée			0,9%			-1,6%			-2,3%
Note 2: Écart sur le rendement sur la BT									
Écart de taux			-22,7			-15,4			-29,7
Écart de volume			11,6			-20,2			-26,9
Impact des mises en service			12,5			-22,7			-26,9
> ou = à 25 M\$			-4,1			-10,4			-17,6
< à 25 M\$			16,6			-12,2			-9,3
Autres composantes de la base de tarification			-0,8			2,5			0,0
Écart total			-11,2			-35,5			-56,6
% écart vs revenus requis autorisés			-0,4%			-1,2%			-1,9%
MEE réelles vs autorisées selon Décision D-2012-059									
année précédente	1 440,0	1 243,5	196,5	1 152,6	1 249,8	-97,2	1 261,7	1 478,5	-216,8
année en cours	1 152,6	1 260,1	-97,4	1 261,7	1 473,1	-211,4	1 041,6	1 399,8	-358,2
Écart total	2 592,6	2 493,6	99,1	2 414,3	2 722,9	-308,6	2 303,3	2 878,3	-575,0

3 **BASE DE TARIFICATION**

- 4 **17. Références :** (i) Pièce C-HQT-0030, p. 6 et 7;
5 (ii) Pièce C-HQT-0031, p. 3;
6 (iii) Pièces C-HQT-0032 à C-HQT-0034, p. 3.

7 **Préambule :**

8 (i) Le Transporteur présente l'évolution des bases de tarification 2011 à 2014, dont le
9 solde au 31 décembre précédant l'année visée, auquel s'ajoutent les mises en exploitation et
10 autres éléments de conciliation alors que l'amortissement en est soustrait.

11 Les immobilisations corporelles mises en exploitation au cours de cette période sont :

- 2011, réel : 1 230,2 M\$
- 2012, réel : 984,8 M\$
- 2013, prévu : 1 623,6 M\$
- 2014, prévu : 2 346,0 M\$

1 (ii) Le Transporteur présente les 13 soldes de la base de tarification 2011, soit
 2 du 31 décembre 2010 au 31 décembre 2011. Au cours de cette période, le coût des
 3 immobilisations corporelles présente une variation nette positive de 987,1 M\$.

4 (iii) Le Transporteur présente les 13 soldes de la base de tarification 2012, 2013 et 2014.
 5 Les immobilisations corporelles en exploitation présentent une variation nette positive de
 6 753,7 M\$ en 2012, de 1 667,2 M\$ en 2013 et de 2 346,0 M\$ en 2014.

7 **Demands :**

17.1. Veuillez détailler le montant de la variation nette de 987,1 M\$ pour 2011, de la référence (ii), de façon à présenter distinctement les 13 soldes mensuels reliés aux mises en exploitation de 1 230,2 M\$, de la référence (i), ainsi que tout autre élément de conciliation requis.

8 **R17.1**

9 **La référence (iii) représente un calcul des variations des immobilisations corporelles au coût d'acquisition alors que le Transporteur explique ces variations à la valeur nette dans ses rapports annuels. Le tableau R17.1 présente le détail des variations des immobilisations corporelles au coût d'acquisition pour les années 2011 et 2013.**

Tableau R17.1
Détail des variations des immobilisations corporelles au coût d'acquisition pour les années 2011 à 2013

	2011	2012	2013
Mises en exploitation	1 230,2	984,8	1 623,6
Retraits d'actifs	(253,2)	(321,3)	
Comptabilisation en vertu de l'IAS 16			48,1
Transfert d'actifs provenant du Groupe Technologie		34,9	3,0
Reclassement aux Frais reporté		48,6	
Reclassement provenant des actifs réglementaire	29,4		
Reclassement aux Incorporels	(9,8)	(3,9)	(4,7)
Autres	(9,5)	10,6	(2,8)
Variation des Immobilisation en exploitations (coût d'acquisition)	987,1	753,7	1 667,2

17.2. Veuillez effectuer le même exercice de conciliation des montants reliés aux mises en exploitation 2012 à 2014, de la référence (i) avec les montants de variation nette présentés aux bases de tarification 2012, 2013 et 2014, de la référence (iii).

14 **R17.2**

15 **Voir la réponse à la question 17.1.**

17.3. La Régie constate que les variations nettes des immobilisations corporelles aux bases de tarification 2011 à 2013 sont inférieures aux mises en exploitation. Pour 2014, la variation nette des immobilisations corporelles correspond au montant des mises en exploitation. Veuillez expliquer la différence de traitement pour 2014.

1 **R17.3**

2 **Pour les années 2013 et 2014, la projection des retraits est présentée aux**
 3 **amortissements et affecte la valeur nette des immobilisations corporelles**
 4 **puisque les actifs qui seront retirés ne sont pas connus.**

5 **18. Référence :** C-HQT-0030, p. 7, tableau 4.

6 **Préambule :**

Tableau 4
Évolution de la base de tarification 2013 (M\$)

	31 déc. 2012	Mises en exploitation	Amortissement	Autres	31 déc. 2013
Immobilisations corporelles en exploitation	16 742,2	1 623,6	(971,8)	43,6 Note 1	17 437,6
Actifs incorporels	417,0	62,8	(31,9)	7,5 Note 2	455,4
Dépenses non amorties et autres actifs	(83,1)	(71,8)	3,7	(4,9)	(156,1)
Actifs réglementaires	9,0		(1,0)		8,0
Frais reportés	(135,4)	(71,8)	4,7		(202,5)
Remboursement gouvernemental	43,3			(4,9)	38,4
Fonds de roulement	132,2			6,3	138,5
Encaisse réglementaire	56,7			4,3	61,0
Matériaux, combustible et fournitures	75,5			1,9	77,4
Total	17 208,3	1 614,6	(1 000,0)	52,5	17 875,4

Note 1: Comptabilisation en vertu de IAS16 de l'estimation des coûts relatifs au démantèlement, à l'enlèvement et à la remise en état de site de postes de transport visés par la cessation prévue d'activités de transformation sur leur site actuel 48,1 M\$. Redressement aux actifs incorporels (4,6 M\$)

Note 2: Redressement provenant des immobilisations corporelles en exploitation 4,6 M\$
 Redressement provenant du Groupe Technologie 2,9 M\$

7

8 **Demandes :**

18.1. Veuillez présenter et expliquer la méthode utilisée par le Transporteur pour estimer les coûts relatifs au démantèlement, à l'enlèvement et à la remise en état de site, de 48,1 M\$ (note 1 de la référence).

9 **R18.1**

10 **Le Transporteur ajoute au coût de ses immobilisations corporelles la**
 11 **valeur actuelle de la provision, évaluée en vertu de la norme IAS 37,**
 12 **afférente à l'obligation liée aux travaux de démantèlement et d'enlèvement**
 13 **d'une immobilisation et de la remise en état du site sur laquelle elle est**
 14 **située. Le montant de la provision est la meilleure estimation disponible**
 15 **des montants que le Transporteur devrait raisonnablement déboursier pour**

1 **effectuer ces travaux dans les postes, tel que précisé dans la réponse à la**
 2 **question 18.2.**

18.2. Veuillez ventiler le montant prévu de 48,1 M\$ entre les différents sites de transport visés par la cessation prévue d'activités, le cas échéant. Veuillez également présenter l'horizon prévu de cessation d'activités.

3 **R18.2**
 4 **Le Transporteur présente dans le tableau R18.2 la valeur actuelle des**
 5 **coûts estimés pour le démantèlement, l'enlèvement et la remise en état de**
 6 **site par poste de transformation ainsi que l'horizon prévu associé.**

Tableau R18.2
Valeur actuelle des coûts estimés pour le démantèlement, l'enlèvement et
la remise en état de site par poste de transformation (M\$) et horizon

	Année prévue de démantèlement	Valeurs actuelles des coûts
Poste Baie St-Paul	2017	4,2
Poste Bromont	2017	5,4
Poste Cleveland	2017	4,5
Poste De la Reine	2016	4,2
Poste Fecteau	2015	1,7
Poste Gracefield	2018	3,5
Poste La Cité	2014	3,3
Poste La Lièvre	2019	1,4
Poste L'Épinay	2014	1,4
Poste Montmorency	2015	2,0
Poste Paquin	2021	2,7
Poste St-Calixte	2021	2,7
Poste St-Charles	2020	2,7
Poste Ste-Marguerite	2020	2,7
Poste St-Hilarion	2017	1,7
Poste St-Hippolyte	2021	2,7
Poste Val Rose	2017	1,0
Poste Waswanipi	2016	0,3
Total		48,1

18.3. Veuillez préciser si ces montants sont pris en compte dans les demandes d'autorisation du Transporteur pour les projets dont le coût individuel est égal ou supérieur à 25 M\$, déposées à la Régie conformément à l'article 73 de la Loi.

7 **R18.3**
 8 **Le Transporteur présente ses demandes d'autorisation des**
 9 **investissements pour les projets dont le coût individuel est égal ou**
 10 **supérieur à 25 M\$ ainsi que le budget annuel des investissements en**
 11 **appliquant les normes comptables et les méthodes ou principes**
 12 **réglementaires en vigueur au moment du dépôt de ses demandes.**

1 **Le Transporteur n'a pas à prendre en compte ces montants dans les**
2 **demandes d'autorisation du Transporteur pour les projets de construction**
3 **de nouveaux actifs dont le coût individuel est égal ou supérieur à 25 M\$**
4 **déposées à la Régie conformément à l'article 73 de la Loi.**

5 **Il en est ainsi car le moment et les coûts associés aux actions éventuelles**
6 **de démantèlement, d'enlèvement et de remise en état de site des nouveaux**
7 **actifs à construire visés par de telles demandes d'autorisation demeurent**
8 **des facteurs inconnus à la date du dépôt de ces demandes. Une fois ces**
9 **facteurs connus vers la fin de leur durée d'utilité, ces coûts, sur une base**
10 **actualisée, sont ajoutés aux coûts des immobilisations en exploitation**
11 **visées lesquels sont inclus dans la base de tarification sujette à**
12 **autorisation.**

18.4. La Régie constate une absence d'adéquation entre les éléments regroupés sous Dépenses non amorties et autres actifs, notamment, avec le poste Frais reportés, qui est créditeur. Veuillez commenter la possibilité de remplacer les termes « Dépenses non amorties et autres actifs » par « Autres éléments » et les termes « Frais reportés » par « Contributions ».

13 **R18.4**

14 **Le Transporteur n'a pas d'objection à remplacer les termes « Dépenses**
15 **non amorties et autres actifs » par « Autres éléments ». Concernant les**
16 **termes « Frais reportés », le Transporteur suggère plutôt les termes**
17 **« Contributions internes et autres » en référence à toute contrepartie à**
18 **l'interne, soit les excédents de l'allocation maximale en vertu des Tarifs et**
19 **conditions, les remboursements de travaux entre divisions, les frais**
20 **d'entretien et d'exploitation sur les excédents et autres.**

21 **19. Références :** (i) C-HQT-0030, p. 10;
22 (ii) Dossier R-3854-2013, pièce B-0039, p. 8.

23 **Préambule :**

24 (i) Le Transporteur présente les montants inclus à la base de tarification, relatifs aux
25 contributions reçues de ses clients. Les soldes relatifs aux contributions d'Hydro-Québec
26 Distribution s'élèvent à (120,6) M\$ au 31 décembre 2013 et à (122,1) M\$ au 31 décembre
27 2014.

28 (ii) Le Distributeur présente l'évolution des contributions à des projets de raccordement,
29 dont un montant de 102,4 M\$ au 31 décembre 2013 et de 104,9 M\$ au 31 décembre 2014.

30 **Demande :**

19.1. Veuillez concilier les montants présentés aux références (i) et (ii).

31 **R19.1**

32 **En réponse à la question 20.1 à la page 45 de la demande de**
33 **renseignements n° 2 de la Régie, à la pièce HQD-14, Document 1.3 du**

1 dossier R-3776-2011, le Distributeur précisait que le tableau 6 « Évolution
 2 des contributions à des projets de raccordement », à la pièce HQD-8,
 3 Document 7 du dossier R-3776-2011, concernait les contributions internes
 4 avec le Transporteur et le Producteur. L'écart entre les contributions
 5 présentées à la référence (i) et les contributions présentées à la référence
 6 (ii) provient des contributions internes du Distributeur avec d'autres
 7 divisions que le Transporteur.

8 Cependant, le Transporteur doit préciser qu'un montant de 1,5 M\$
 9 présenté comme un frais reporté avec le Distributeur est plutôt un frais
 10 reporté avec le Producteur. Le tableau R19.1 présente les données revues
 11 à cet effet.

Tableau R19.1
Frais reportée M\$

Composantes	Exercices terminés le 31 décembre			
	Année historique	Année de base		Année témoin
	2011	2012	2013	2014
Hydro-Québec Production	(51,3)	(41,3)	(80,3)	(158,5)
Hydro-Québec Distribution	(72,6)	(94,1)	(122,2)	(123,7)
Total	(123,9)	(135,4)	(202,5)	(282,2)

- 12 **20. Références :** (i) Pièce C-HQT-0017, p. 6;
 13 (ii) Pièce C-HQT-0030, p. 14;
 14 (iii) Pièce C-HQT-0030, p. 15, tableau 17;
 15 (iv) Décision D-2010-032, p. 77, paragraphes 315 et 316;
 16 (v) Décision D-2009-015, p. 70.

17 **Préambule :**

18 (i) « Au cours des années 2011 et 2012, les mises en service des investissements sont de
 19 1,3 G\$ et 1,0 G\$ respectivement. Pour les années 2013 et 2014, le Transporteur prévoit des
 20 mises en service de 1,6 G\$ et 2,3 G\$, à la fois pour assurer le maintien et la croissance du
 21 réseau. »

22 (ii) Le Transporteur indique avoir maintenu pendant les années 2010 à 2012, un degré de
 23 précision de la base de tarification autorisée ayant servi de base à l'établissement des tarifs se
 24 situant au dessus de 97,7 %.

25 (iii) Le tableau 17, le Transporteur présente le pourcentage d'écart relié aux mises en
 26 exploitation vs la base de tarification autorisée. Ce ratio est de 0,9 % en 2010, -1,6 % en 2011
 27 et -2,5 % en 2012.

1 En considérant les écarts entre les mises en exploitation réelles et celles autorisées, la Régie
2 établit que le degré de précision des mises en exploitation autorisées passe de 96 % en 2010
3 à 80 % en 2012.

4 (iv) « [315] *La fiabilité des projections relatives aux mises en exploitation des*
5 *immobilisations corporelles est un élément essentiel d'appréciation de l'évolution annuelle*
6 *de la base de tarification. Le Transporteur doit convaincre la Régie que ses projections sont*
7 *fiables afin d'être reconnues, et ce, dans l'objectif d'éviter, autant que possible, qu'il ne*
8 *perçoive un rendement sur des actifs de transport qui n'auront pas été mis en service au*
9 *cours de l'année témoin projetée.*

10 [316] *Pour l'année de base 2009, la Régie constate que l'écart sur la base de tarification*
11 *entre le montant autorisé et celui de l'année de base, attribuable à l'impact des mises en*
12 *service, est de 165 M\$, ce qui se traduit par un rendement excédentaire de 12,6 M\$.*
13 *L'ampleur des écarts au niveau des mises en service demeure préoccupante, d'autant que les*
14 *explications fournies par le Transporteur [référence omise] quant à certains écarts sont*
15 *générales et peu détaillées.* »
16 [nous soulignons]

17 (v) Dans la décision D-2009-015, la Régie a constaté que la base de tarification réelle (ou
18 estimée) s'avérait inférieure de 217 M\$ par année, en moyenne, par rapport aux montants
19 autorisés. La Régie a jugé nécessaire d'ajuster, à la baisse, la base de tarification d'un
20 montant de 100 M\$.

21 **Demande :**

22 La référence (i) présente une croissance importante des mises en service, particulièrement
23 en 2014 où le montant relatif aux mises en exploitation prévues représente le double de celui
24 comptabilisé en 2011. À la référence (iii), la Régie constate que le degré de précision des
25 mises en exploitation a connu une baisse importante depuis 2010. Le degré de précision de la
26 base de tarification suit cette même tendance à la baisse. La Régie souligne que la fiabilité
27 des mises en exploitation est une préoccupation constante, tel qu'en fait foi les références (iv)
28 et (v).

20.1. Veuillez expliquer les raisons qui permettraient à la Régie de s'assurer que le degré
de précision des mises en exploitation pour 2013 et 2014, et conséquemment de la
base de tarification, s'améliorent, comparativement au degré de précision constaté
pour 2012.

29 **R20.1**

30 **Premièrement, le Transporteur tient à préciser que l'année 2012 constitue**
31 **une année particulière qui ne permet pas de porter un jugement sur**
32 **l'acuité des prévisions de 2013 et 2014. À cet effet, le Transporteur aimerait**
33 **porter à l'attention de la Régie le caractère inhabituel de l'écart ayant eu**
34 **cours en 2012.**

35 **Comme stipulé à la référence (iii), l'écart entre les bases de tarification**
36 **selon les moyennes des 13 soldes projetés et réels de 2012 est de 2,3 %.**

1 Cet écart est exceptionnel en comparaison à l'écart moyen de 2009 à 2011
2 qui se situe à 1 %. De plus, la Régie a établi à la référence (iii) que « le
3 degré de précision des mises en exploitation autorisées passe de 96 % en
4 2010 à 80 % en 2012 ». Cependant, comme mentionné à la page 14 de la
5 pièce HQT-7, Document 1 de la présente demande, « afin de bien mesurer
6 l'effet réel des écarts de volume sur le revenus requis, il est nécessaire de
7 faire cette analyse en fonction de la moyenne 13 soldes mensuels des
8 actifs composant la base de tarification ». Par conséquent, le Transporteur
9 précise que le ratio à considérer pour évaluer l'effet de l'écart sur la base
10 de tarification sur les revenus requis est celui de 2,3 % calculé par le
11 Transporteur au tableau 17 de la pièce HQT-7 Document 1.

12 L'année 2012 a été affectée de quelques éléments à caractère unique qui
13 ont eu un impact considérable sur le degré de précision des prévisions
14 des mises en service 2012 :

- 15 • Les mises en service d'un très grand nombre de parcs éoliens ont
16 été retardées par les promoteurs privés. Ces reports ont également
17 une incidence sur le moment du versement des contributions
18 associées aux postes de départ pour un impact selon la moyenne
19 des 13 soldes de 93,3 M\$¹ ;
- 20 • En raison du décalage associé aux mises en service des centrales
21 Eastmain-1-A et la Sarcelle, le Transporteur n'a pu réaliser les mises
22 en service malgré que ses travaux étaient complétés pour un impact
23 selon la moyenne des 13 soldes de 87,1 M\$¹ ;
- 24 • L'incident associé aux transformateurs de courant à 735 kV (dossier
25 R-3804-2012) a eu des répercussions sur plusieurs projets qui n'ont
26 pas pu être réalisés selon les échéanciers prévus en raison des
27 zones d'accès limités mises en place dans plusieurs postes
28 (impacts sur certains projets majeurs, mais également sur des
29 projets dont l'investissement est inférieur à 25 M\$).

30 Deuxièmement, le Transporteur rappelle que ses prévisions de mises en
31 service sont basées sur un processus rigoureux et détaillé par projet.

32 Pour chacune des composantes de projets sous la responsabilité de
33 Hydro-Québec Équipement (« HQÉ »), représentant environ 85 % des
34 projets, les prévisions d'investissement et de mises en exploitation ainsi
35 que les dates de mises en service sont réévaluées dans le cadre de la
36 préparation de la cause tarifaire. HQÉ considère dans les objectifs
37 individuels de ses gestionnaires la date à laquelle les travaux doivent être
38 complétés pour les projets majeurs. Pour les composantes des projets qui
39 ne sont pas sous la responsabilité de HQÉ, les responsables de la
40 réalisation des projets fournissent une mise à jour des prévisions
41 d'investissement et de mises en service ainsi que les dates de mises en
42 exploitation dans le cadre de la préparation de la cause tarifaire. Le calcul
43 de la base de tarification est habituellement établi avec 4 mois de données
44 réelles et 20 mois de données projetées. Aussi, les membres du comité de
45 gestion du Transporteur font le suivi de la réalisation des mises en service
46 et valident les prévisions qui seront incorporées dans la cause tarifaire et
47 le cadre financier d'Hydro-Québec.

1 **Troisièmement, des améliorations aux processus et aux outils de travail**
2 **contribuent à une meilleure précision des prévisions.**

3 ¹ Rapport annuel 2012 du Transporteur, HQT-5, Document 1, page 9, tableau R4.1.

4 **Éléments d'amélioration continue chez le Transporteur :**

- 5 • **Le système informatique implanté chez le Transporteur en 2010 et**
6 **utilisé pour collecter l'ensemble des prévisions d'investissement et**
7 **des mises en service par projet permet d'avoir une base solide et**
8 **détaillée pour effectuer les prévisions de mises en service. Le**
9 **système permet également de produire des rapports et des analyses**
10 **qui contribuent à améliorer le suivi et la rétroaction des prévisions**
11 **du Transporteur.**
- 12 • **La standardisation de certains des actifs et équipements utilisés**
13 **dans les projets permet, entre autres, d'utiliser un équipement prévu**
14 **pour un projet dans un autre projet pour lequel la mise en service**
15 **est critique. Ceci donne au Transporteur de la flexibilité dans la**
16 **réalisation des travaux projets ce qui permet d'éviter les reports de**
17 **mises en service. De plus, la standardisation améliore la**
18 **connaissance des travaux à réaliser et permet d'évaluer plus**
19 **précisément les coûts et échéanciers.**
- 20 • **Le Transporteur demande maintenant aux responsables des projets**
21 **de les faire autoriser plus tôt dans le processus ce qui fait en sorte**
22 **que les prévisions de mises en service sont basées sur un nombre**
23 **croissant de projets confirmés et priorisés pour lesquels la solution**
24 **détaillée et la stratégie de mises en service sont disponibles. Ceci**
25 **contribue à améliorer les prévisions de mises en service.**
- 26 • **L'implantation en cours d'un système d'ordonnancement visant à**
27 **améliorer la planification et la priorisation des travaux de mises en**
28 **exploitation de projets et de maintenance permettra d'améliorer la**
29 **réalisation des mises en service.**

30 **Éléments d'amélioration continue chez HQÉ :**

- 31 • **La stratégie de mise en service est maintenant clairement**
32 **déterminée plus tôt dans le processus soit dans la proposition**
33 **d'affaires et le contenu des mises en exploitation est défini et**
34 **détaillé. Ceci a comme impact de faciliter la mobilisation des**
35 **ressources vers le respect des dates de mises en exploitation.**
- 36 • **La coordination entre les partenaires (HQÉ, clients, entrepreneurs,**
37 **chefs projet et autres divisions) impacte favorablement la précision**
38 **des prévisions et la réalisation des mises en exploitation.**
- 39 • **Une analyse des risques associés aux projets, plus tôt dans le**
40 **processus, permet d'adresser de façon proactive les risques**
41 **associés à la mise en service.**

42 **En conclusion, le Transporteur réitère le caractère exceptionnel de l'année**
43 **2012 et juge avoir mis en place des processus rigoureux de prévisions et**
44 **de suivi des mises en service qui lui permettent d'être confiant que les**
45 **prévisions de mises en service de 2013 et 2014 du présent dossier sont**
46 **justes.**

- 1 **21. Références :** (i) Pièce C-HQT-0027, p. 6, tableau 2;
2 (ii) Pièce C-HQT-0028, p. 10, tableau 3;
3 (iii) Pièce C-HQT-0030, p. 15, tableau 17.

4 **Préambule :**

- 5 (i) Au tableau 2, le Transporteur présente les éléments essentiels de l'évolution des
6 dépenses nécessaires à la prestation du service, notamment entre les montants résultant de la
7 décision D-2012-066 et ceux prévus pour l'année de base 2013. Selon ce tableau, la
8 croissance du réseau a un impact à la hausse de 8,3 M\$ sur les charges nettes d'exploitation.
- 9 (ii) Au tableau 3, le Transporteur présente l'évaluation des charges d'entretien et
10 d'exploitation additionnelles générées par la croissance du réseau.
- 11 (iii) Au tableau 17, le Transporteur présente l'impact relié aux écarts entre les mises en
12 exploitation réelles et autorisées sur le revenu requis autorisé. Pour l'année 2012, l'impact
13 sur le revenu requis autorisé pour les dépenses nécessaires à la prestation du service est de
14 17,3 M\$, soit 16,0 M\$ pour l'amortissement et 1,3 M\$ pour les taxes. L'impact sur les CNE
15 lié aux écarts entre les mises en exploitation réelles et autorisées n'est pas pris en compte.

16 **Demandes :**

- 21.1. À la référence (i), le Transporteur présente l'impact sur les CNE lié à la croissance du
réseau, alors que cet impact est absent à la référence (iii). Veuillez expliquer et
justifier la différence de traitement.

17 **R21.1**

18 **Les CNE liées à la croissance du réseau sont évaluées selon une approche**
19 **globale paramétrique basée sur la valeur des mises en service des**
20 **catégories « Croissance des besoins de la clientèle » et « Maintien et**
21 **amélioration de la qualité du service », tel qu'expliqué à la page 9 de la**
22 **pièce HQT-6, Document 2 du présent dossier. Le Transporteur n'est pas en**
23 **mesure d'identifier précisément ces charges en mode réel et suggère qu'il**
24 **n'est d'ailleurs pas nécessaire de la faire dans le contexte ou la formule**
25 **paramétrique ne sert que de référentiel pour comparer le niveau de**
26 **charges nettes d'exploitation requis par le Transporteur pour être à la**
27 **hauteur de ses responsabilités.**

- 21.2. Veuillez présenter l'impact sur les CNE des écarts entre les mises en exploitation
prévues et réelles, pour la période 2010-2012 de la référence (iii), selon le même
format que le tableau 3 de la référence (ii).

28 **R21.2**

29 **Les CNE additionnelles sont évaluées en fonction des prévisions des**
30 **mises en service des catégories « Croissance des besoins de la clientèle »**
31 **et « Maintien et amélioration de la qualité du service ». Pour la présente**
32 **demande, le Transporteur est confiant que l'acuité de ces prévisions s'est**

1 **améliorée (Voir la réponse à la question 20.1) et donc, que sa demande de**
 2 **CNE additionnelles selon l’approche paramétrique est juste.**

Tableau R 21.2

Mise en services réelles M\$	2010	2011	2012
Mises en service en croissance générant des revenus additionnels, nettes des contributions reçues ou payées (tableau 10 de la pièce HQT-9, Document 1)	388,1	459,8	373,0
Mises en service des projets en maintien et amélioration de la qualité (tableau Suivi des Mises en exploitation et des autorisations des rapport annuels)	0,0	166,6	19,9
- Mise à niveau réseau du réseau principal		166,6	19,9
Effet des contributions reçues pour les ajouts au réseau étant donné que le Transporteur en assume les charges d’entretiens et d’exploitation	4,5	0,0	(18,3)
Remboursements des postes de départ étant donné que le Transporteur n’en assume pas les charges d’entretien et d’exploitation	0,0	(82,7)	(65,8)
TOTAL	392,6	543,7	308,8
Charges d’entretien et d’exploitation en % des mises en service reliées aux projets d’investissement en croissance ainsi que certaines mises en service reliées aux projet en maintien et amélioration de la qualité	1,275%	1,302%	1,276%
Charges d’entretien et d’exploitation additionnelles générées par la croissance du réseau	5,0	7,1	3,9

21.3. Veuillez déposer une mise à jour du tableau 17 de la référence (iii) afin de prendre en compte l’impact sur les CNE lié aux écarts entre les mises en exploitation réelles et prévues.

3 **R21.3**

4 **Voir la réponse à la question 21.1.**

- 5 **22. Références :** (i) Pièce C-HQT-0030, p.17 à 20;
 6 (ii) Suivi administratif de la décision D-2009-140;
 7 (iii) Lettre de la Régie du 22 novembre 2012 relative au poste
 8 Chomedey.

9 **Préambule :**

10 (i) La valeur autorisée HQ du Poste Chomedey passe de 75,7 M\$ à 100,7 M\$ alors que la
 11 Régie a autorisé un montant de 75,8 M\$. Les mises en exploitation au 31 décembre 2014
 12 totalisent 76,6 M\$.

13 (ii) Le Transporteur répond à la demande de renseignements numéro 1 de la Régie relative
 14 au dépassement de coûts anticipés au projet Chomedey. Le Transporteur prévoit notamment
 15 que les mises en service s’échelonnent jusqu’en 2015.

16 (iii) « *La Régie vous informe que les dépassements de coûts anticipés de ce projet devront*
 17 *être examinés au moment de la demande d’inclusion de ces coûts à la base de tarification du*

1 Transporteur. Par la même occasion, elle demande au Transporteur de faire état de
2 l'avancement des travaux reliés au projet Chomedey. » [nous soulignons]

3 **Demandes :**

22.1. Veuillez déposer, au présent dossier, les réponses du Transporteur visées à la référence (ii).

4 **R22.1**

5 **À titre informatif, le Transporteur dépose à l'annexe 1 de la pièce HQT-14,**
6 **Document 1, les réponses à la demande de renseignements n° 1 de la**
7 **Régie visées à la référence (ii).**

22.2. Veuillez déposer le suivi demandé par la Régie en référence (iii).

8 **R22.2**

9 **Comme mentionné par la Régie à la référence (iii), les dépassements de**
10 **coûts anticipés du projet du poste Chomedey devront être examinés au**
11 **moment de la demande d'inclusion de ces coûts à la base de tarification**
12 **du Transporteur. Or, comme indiqué à la référence (i), les mises en**
13 **exploitation de 2014 ne totalisent que 76,6 M\$, soit 0,8 M\$ en dépassement**
14 **par rapport au montant de 75,8 M\$ autorisé initialement par la Régie. Ce**
15 **dépassement de coûts de 0,8 M\$ représente environ 1 % du coût du projet.**
16 **Ainsi, les principaux dépassements de coûts anticipés pour le projet ne**
17 **seront observés qu'en 2015. Lors de la demande d'inclusion de ces**
18 **dépassements de coûts à la base de tarification du Transporteur pour**
19 **l'année 2015, la Régie aura alors l'occasion de les examiner ainsi que**
20 **l'avancement des travaux reliés au projet du poste Chomedey.**

21 **23. Références :** (i) Pièce C-HQT-0030, p. 18 à 20;
22 (ii) Dossier R-3777-2011, pièce B-0057 p. 50.

23 **Préambule :**

24 (i) Le Transporteur présente les mises en exploitation réelles de 2012 et celles prévues en
25 2013 et 2014. Pour 2012, aucune contribution du Distributeur n'est comptabilisée au projet
26 Intégrations – parc éoliens réseau régional Matapédia (990 MW), alors que pour l'année
27 2013, le Transporteur prévoit un montant de (30,4) M\$.

28 (ii) Le Transporteur présente le calcul du montant prévu en 2012 de (76,3) M\$ relatif à la
29 contribution du Distributeur au projet Intégrations – parc éoliens réseau régional
30 Matapédia (990 MW).

1 **Demandes :**

23.1. Veuillez présenter le calcul du montant de (30,4) M\$ de la référence (i) et le concilier avec le montant de (76,3) M\$ présenté à la référence (ii).

2 **R23.1**

3 **Le montant de 30,4 M\$ est obtenu en soustrayant des coûts totaux de**
4 **raccordement, le montant maximal applicable au projet Intégrations – parc**
5 **éoliens réseau régional Matapédia (990 MW), auquel solde on ajoute une**
6 **contribution de 15% pour couvrir les frais d’exploitation et d’entretien pour**
7 **une période de 20 ans.**

8 **Les coûts de raccordement sont composés de travaux communs**
9 **(renforcement du réseau, télécom) pour un montant de 211,8 M\$, et de**
10 **travaux particuliers (travaux de raccordement des parcs éoliens et**
11 **remboursement des postes de départ) pour un montant de 272,4 M\$.**

12 **Le montant maximal applicable est obtenue en multipliant la puissance de**
13 **817,5 MW par l’allocation maximale de 560 \$/kW, pour un total de 457,8 M\$.**

14 **Le montant de 30,4 M\$ est obtenu comme suit :**

15 **$(211,8 \text{ M\$} + 272,4 \text{ M\$} - 457,8 \text{ M\$}) \times 1,15 = 30,4 \text{ M\$}$**

16 **L'écart de 46 M\$ entre le montant des contributions prévues de 76,3 M\$**
17 **présenté dans le dossier R-3777-2011 et celui de 30,4 M\$ présenté dans le**
18 **présent dossier, pour le projet Intégrations – parc éoliens réseau régional**
19 **Matapédia (990 MW), s’explique par les éléments suivants :**

20 **• Diminution de 52,6 M\$ des coûts des travaux comme suit :**

- 21 **○ Coûts moindres de 14,4 M\$ pour les travaux communs, dont**
22 **13,5 M\$ en télécommunications ;**
- 23 **○ Coûts moindres de 38,2 M\$ pour les travaux particuliers**
24 **attribuables essentiellement aux réclamations moindres des**
25 **producteurs pour le remboursement de leur poste de départ.**
26 **En effet, comme expliqué dans le Rapport annuel au**
27 **31 décembre 2012 du Transporteur, (pièce HQT-3,**
28 **Document 1, page 41), le montant réclamé ou anticipé, en ce**
29 **qui concerne les demandes de remboursement des**
30 **producteurs pour les coûts des postes de départ et le réseau**
31 **collecteur de parcs éoliens, peut être inférieur au montant**
32 **prévu initialement. Les producteurs peuvent réclamer leurs**
33 **coûts réels jusqu'à concurrence de la contribution maximale**
34 **inscrite aux *Tarifs et conditions des services de transport***
35 ***d'Hydro-Québec* en vigueur à la signature de l'entente de**
36 **raccordement. Dans les faits, ceux-ci réclament plutôt le**
37 **montant maximal indiqué dans le contrat**
38 **d'approvisionnement en électricité, qui précède**
39 **généralement de quelques années l'entente de**
40 **raccordement.**

1 **PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT**

2 **25. Référence :** Pièce C-HQT-0036, p. 13 et 14, tableau 1b.

3 **Préambule :**

4 Le Transporteur montre l'évolution des lignes par niveau de tension de 2011 à 2014 en y
5 présentant les principaux changements. Il justifie plusieurs variations importantes de
6 longueurs de lignes à divers niveaux de tension. Toutefois, certaines variations concernant les
7 années historiques et de base ne sont pas fournies.

8 **Demandes :**

25.1. L'évolution des lignes montre une hausse de 32 km des lignes à 315 kV et une
diminution de 35 km des lignes à 230 kV pour l'année 2012. Veuillez indiquer les
projets de lignes auxquels ces variations correspondent.

9 **R25.1**

10 **Projets de lignes à 315 kV** – Une ligne de 29,9 km a été construite pour
11 raccorder le nouveau parc éolien du Lac-Alfred à un circuit existant qui
12 relie les postes Matapédia et Rimouski. De plus, un tronçon de 0,4 km a été
13 construit pour raccorder le poste Hauterive à une ligne existante qui relie
14 les postes Manicouagan et Bersimis-2. Une ligne de 1,6 km a aussi été
15 construite pour raccorder le client industriel Lac Bloom à une ligne qui
16 relie les postes Montagnais et Normand.

17 **Projets de lignes à 230 kV** – Une section de 48 km d'une ligne reliant
18 initialement les postes Francheville et Sorel a été démantelée. De plus, une
19 section de 1,5 km de ligne a été ajoutée à un circuit existant pour le
20 raccorder au poste Francheville. Le nouveau parc éolien de New Richmond
21 a aussi été raccordé au réseau par une nouvelle ligne de 10,7 km entre le
22 parc et le poste Cascapédia. Finalement, deux câbles souterrains de
23 0,5 km chacun ont été construits pour raccorder temporairement le
24 nouveau poste Limoilou.

25.2. La catégorie de tension « 69 kV et moins » montre une diminution de 296 km des
longueurs de lignes de transport de 2011 à 2013. Cette variation est justifiée, pour
environ 230 km, par le démantèlement de lignes associées à certains postes à
69/25 kV et à 69/12 kV démantelés. Veuillez préciser quels sont les équipements de
lignes démantelés.

25 **R25.2**

26 **Les projets qui ont contribué à faire varier le nombre de kilomètres de**
27 **lignes à 69 kV entre le 31 décembre 2011 et le 31 décembre 2013 sont**
28 **les suivants :**

- 29 - **Démantèlement de 10,9 km de ligne entre le poste Sainte-Rose et la**
30 **centrale Rivière-des-Prairies, à la suite de la conversion de la centrale**
31 **de 69 kV à 120 kV.**

- 1 - Démantèlement de 5,5 km de ligne qui alimentait certains clients
- 2 industriels à partir du poste Thetford 230/69 kV.
- 3 - Démantèlement de 5,7 km de ligne et exploitation par le Distributeur de
- 4 41 km de ligne qui alimentait le poste Sainte-Agathe, ainsi que le
- 5 poste Arundel.
- 6 - Exploitation, par le Distributeur, de 9,4 km de ligne alimentant le poste
- 7 Sainte-Agathe.
- 8 - Exploitation, par le Distributeur, de 14 km de ligne entre les postes
- 9 Copper Mountain et Anse-Pleureuse, liée à la conversion du poste
- 10 Anse-Pleureuse de 69/12 kV à 230/25 kV.
- 11 - Conversion à 120 kV de la ligne de 63,5 km entre le poste Eastmain-1 et
- 12 le client Les mines Opinaca Ltée.
- 13 - Démantèlement de 6,7 km de ligne désaffectée entre la centrale La
- 14 Gabelle et le poste Cap-de-la-Madeleine.
- 15 - Démantèlement de 55 km de ligne qui reliait les postes Scott et
- 16 Beaurivage 69/12 kV.
- 17 - Démantèlement de 30 km de ligne entre les postes Scott et Chaudière.
- 18 - Démantèlement de 54,8 km de ligne entre les postes Copper Mountain
- 19 et Grande-Vallée.

- 20 **26. Références :**
- 21 (i) Pièce C-HQT-0036, p. 24. tableau 7;
 - 22 (ii) Pièce C-HQT-0036, p. 24 et 25, tableau 7;
 - 23 (iii) Dossier R-3742-2010, phase 1, pièce B-0005, annexe 9, p. 6 et 7;
 - 24 (iv) Dossier R-3757-2011, pièce B-0020, p. 23;
 - 25 (v) Dossier R-3757-2011, pièce B-0005, annexe 7.2, p. 41.

26 **Préambule :**

27 (i) Pour le projet de raccordement des centrales du complexe La Romaine, le Transporteur

28 prévoit des contributions de 82,3 M\$ en 2014, de 69,3 M\$ en 2016, de 35,3 M\$ en 2017 et de

29 751,4 M\$ en 2020.

30 (ii) Dans la rubrique « Autres postes et lignes (projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur

31 à 2014) » de la section 2.1 - Intégration de production, le Transporteur prévoit les montants

32 d'investissement suivants, incluant les contributions et frais d'entretien :

(En millions de dollars)

2012 et	2013	2013	2015	2016	2017	2018	2019
4,3	0,9	6,3	(115,3)	(179,7)	(83,2)	170,4	65,1

33 Le Transporteur ajoute la note suivante, à la fin du tableau 7, relativement à ces montants

34 d'investissement :

1 « Note 1 : Les prévisions d'investissement tiennent compte de la solution maintenant
2 envisagée pour le renforcement du réseau principal, soit la construction de la ligne à
3 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île. Cette ligne est mentionnée dans le Plan
4 stratégique 2009-2013 d'Hydro-Québec et dans le cadre des demandes du Transporteur
5 pour l'intégration de parcs éoliens (dossier R-3742-2010) et le raccordement des centrales
6 du complexe de la Romaine (dossier R-3757-2011). Le Transporteur prévoit compléter
7 l'avant-projet relatif à cette ligne d'ici la fin 2013. Les montants négatifs pour 2015-2017
8 correspondent aux montants relatifs à la solution actuellement retenue pour le
9 renforcement du réseau principal (axée sur la compensation série). Le cas échéant, ces
10 montants seraient ajustés pour tenir compte de la solution maintenant envisagée. » [nous
11 soulignons]

12 (iii) Le Transporteur présente les coûts de divers travaux de renforcement du réseau
13 principal associés à l'intégration des parcs éoliens. Des projets d'addition de batteries de
14 compensation série (aux postes Chénier, Grand-Brûlé et Duvernay) et de rehaussement de
15 capacité de batteries existantes (aux postes La Vérendrye et Abitibi) sont prévus pour 2014, à
16 un coût total de près de 175 M\$.

17 (iv) « **23. DATE PRÉVUE POUR LA MISE SOUS TENSION INITIALE**
18 *À la date de signature de la présente entente, la mise sous tension initiale de chacune des*
19 *centrales en vue de réaliser les essais est prévue pour:*
20 *Centrale de la Romaine-1 : le 1^{er} avril 2016;*
21 *Centrale de la Romaine-2 : le 15 mai 2014;*
22 *Centrale de la Romaine-3 : le 1^{er} mars 2017;*
23 *Centrale de la Romaine-4 : le 1^{er} avril 2020.*

24 *La date prévue de la mise sous tension initiale à la centrale Romaine-2 correspond à la date*
25 *de livraison de la ligne RO-2/Arnaud et de la mise sous tension du transformateur T21. »*

26 (v) Le Transporteur présente les coûts associés au projet d'addition de compensation série
27 au poste Jacques-Cartier. La fin du projet est prévue en 2014, au coût de 45,4 M\$.

28 **Demandes :**

26.1. En rapport avec les références (i) et (iv), veuillez préciser si les contributions prévues
en 2014, 2016 et 2017 correspondent aux montants assumés par le Producteur pour
les postes de départ aux centrales Romaine-1, Romaine-2 et Romaine-3. Veuillez
donner les détails du calcul.

29 **R26.1**

30 **Les montants correspondent aux contributions du Producteur qui sont**
31 **prévues pour les postes de départ aux centrales Romaine-1, Romaine-2,**
32 **Romaine-3 :**

- 33 • **Poste de départ à la centrale Romaine-1 : la contribution prévue de**
34 **69,3 M\$ correspond au coût prévu de 82,7 M\$, moins le montant de**
35 **contribution maximale de 22,4 M\$ (puissance de 270 MW multipliée**
36 **par 83 \$/kW), plus les frais d'entretien et d'exploitation de 15 %.**

- 1 • Poste de départ à la centrale Romaine-2 : la contribution prévue de
2 82,3 M\$ correspond au coût prévu de 124,7 M\$, moins le montant de
3 contribution maximale de 53,1 M\$ (puissance de 640 MW multipliée
4 par 83 \$/kW), plus les frais d'entretien et d'exploitation de 15 %.
- 5 • Poste de départ à la centrale Romaine-3 : la contribution prévue de
6 35,3 M\$ correspond au coût prévu de 63,5 M\$, moins le montant de
7 contribution maximale de 32,8 M\$ (puissance de 395 MW multipliée
8 par 83 \$/kW), plus les frais d'entretien et d'exploitation de 15 %.

26.2. Selon la référence (iv), le projet de ligne Arnaud/Romaine-2 et la mise sous tension du transformateur T21 seront complétés pour la mise sous tension initiale de la centrale Romaine-2 en mai 2014. Veuillez préciser si la contribution de 751,4 M\$ payée par le Producteur en 2020 pour les ajouts au réseau, selon la référence (i), inclut la totalité des mises en service du projet d'expansion du réseau de transport du Transporteur dans le Nord-est pour l'intégration du complexe de la Romaine, moins les éléments mentionnés en réponse à la question précédente. Veuillez donner les détails du calcul.

9 **R26.2**

10 **La contribution du Producteur vise la totalité des mises en service du**
11 **projet d'expansion du réseau de transport du Transporteur dans le Nord-**
12 **est pour l'intégration du complexe de la Romaine, moins les contributions**
13 **qui auront été versées pour les postes de départ.**

14 **Ainsi, selon les montants à la référence (i), la contribution prévue de**
15 **751,4 M\$ correspond à 1 726,4 M\$, moins le montant d'allocation maximale**
16 **de 923,8 M\$, moins les contributions pour les postes de départ de**
17 **162,6 M\$ aux centrales Romaine-1 à Romaine-3 sans les frais d'entretien et**
18 **d'exploitation, moins des coûts estimés à environ 13,4 M\$, notamment**
19 **pour le raccordement du chantier. Le résultat est majoré des frais**
20 **d'entretien et d'exploitation de 15 %. Le Transporteur rappelle que les**
21 **montants prévus seront mis à jour au fur et à mesure de la disponibilité de**
22 **nouvelles prévisions de coûts découlant de l'avancement des travaux du**
23 **projet.**

26.3. La note 1 de la référence (ii) précise que les montants négatifs prévus à la rubrique « Autres postes et lignes (projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à 2014) » sur la période 2015-2017 correspondent à des ajustements aux projets pour l'intégration de parcs éoliens (dossier R-3742-2010) et pour le raccordement des centrales du complexe de la Romaine (dossier R-3757-2011), compte tenu de la nouvelle solution envisagée par le Transporteur pour le renforcement du réseau principal, soit la construction de la ligne à 735 kV de la Chamouchouane-Bout-de-l'Île. Veuillez expliquer si les projets d'addition de compensation série prévus être complétés en 2014 dans le cadre des projets précités, selon les références (iii) et (v), sont maintenus.

1 **R26.3**

2 **Le Transporteur soumet respectueusement à la Régie que, par souci de**
3 **transparence, il a ajouté la note au bas du tableau 7 de la pièce HQT-9,**
4 **Document 1 de la Demande R-3823-2012, citée en préambule (ii) de la**
5 **question de la Régie, afin d'expliquer les montants négatifs qui sont**
6 **relatifs à la solution actuellement en cours d'avant-projet, soit la**
7 **construction de la ligne Chamouchouane–Bout-de-l'Île. L'avant-projet**
8 **n'étant pas terminé, les additions de compensation série identifiées dans**
9 **le cadre des demandes du Transporteur pour l'intégration de parcs éoliens**
10 **(dossier R-3742-2010) et le raccordement des centrales du complexe de la**
11 **Romaine (dossier R-3757-2011) sont toujours maintenues en mode**
12 **prévisionnel.**

13 **Le Transporteur prévoit compléter cet avant-projet d'ici la fin 2013 et**
14 **déposer le dossier à la Régie de l'énergie en 2014 pour fins d'approbation.**
15 **Le Transporteur précisera alors en détail la solution préconisée et ses**
16 **avantages, les projets requis en découlant, la séquence des mises en**
17 **service de ces projets ainsi que leurs coûts précis. Pour l'instant, les**
18 **informations apparaissant au tableau 7 sur le projet Chamouchouane–**
19 **Bout-de-l'Île sont données à titre indicatif, comme mentionné à la page**
20 **explicative (page 21) précédant le tableau 7 de la pièce HQT-9, Document**
21 **1, point 2.2 du présent dossier.**

- 22 **27. Références :** (i) Pièce C-HQT-0017, p. 5;
23 (ii) Pièce C-HQT-0036, p. 27, tableau 10;
24 (iii) Pièce C-HQT-0036, p. 27, tableau 11;
25 (iv) Dossier R-3777-2011, pièce B-0025, p. 24;
26 (v) Décision D-2011-083, Motifs, p. 29.

27 **Préambule :**

28 (i) « *Pour les années 2011 et 2012, les investissements sont de 1,3 G\$ et de 1,4 G\$*
29 *respectivement, tandis que pour les années 2013 et 2014, les investissements planifiés*
30 *s'élèvent respectivement à 2,3 G\$ et à 1,8 G\$. La plus grande part de ces investissements*
31 *découle de la croissance des besoins de la clientèle suivie par celle des besoins en maintien*
32 *des actifs.* » [nous soulignons]

- 1 (ii) Au présent dossier, le Transporteur présente le sommaire des mises en service par
2 catégorie à l'horizon 2023.

Tableau 10
Sommaire des mises en service par catégorie à l'horizon 2023 (M\$)

Catégories des mises en service	Réel	Réel	Budget	Planifié									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ne générant pas de revenus additionnels	801,8	668,6	906,7	979,9	850,9	948,3	1 173,8	1 651,9	805,2	1 031,8	1 379,2	881,7	955,1
Maintien des actifs	563,5	540,7	636,6	598,2	726,7	840,5	927,6	1 058,9	716,1	937,8	1 250,0	772,7	846,1
Maintien et amélioration de la qualité	221,2	80,8	196,2	341,0	79,5	47,4	197,8	539,6	46,1	51,0	86,2	66,0	66,0
Respect des exigences	17,1	47,1	73,9	40,8	44,7	60,4	48,4	53,4	43,0	43,0	43,0	43,0	43,0
Générant des revenus additionnels	459,8	373,0	707,9	1 327,5	167,3	329,9	1 015,5	1 668,5	683,2	-458,7	165,7	215,5	256,3
Croissance des besoins	459,8	373,0	707,9	1 327,5	167,3	329,9	1 015,5	1 668,5	683,2	-458,7	165,7	215,5	256,3
Total	1 261,7	1 041,6	1 614,6	2 307,4	1 018,2	1 278,2	2 189,3	3 320,4	1 488,4	573,1	1 544,9	1 097,1	1 211,4

Note : Les totaux peuvent ne pas correspondre à la somme des montants en raison des arrondis.

- 3 (iii) Au présent dossier, le Transporteur présente la prévision des besoins de transport à
4 l'horizon 2023.

Tableau 11
Prévision des besoins de transport (MW)

Services de transport	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Charge locale	37 134	37 043	36 935	37 279	37 641	38 038	38 734	39 111	39 451	39 762	40 075
Point à point	4 683	4 675	4 675	4 675	4 965	5 837	5 942	7 104	7 104	7 104	7 104
Total	41 817	41 718	41 610	41 954	42 606	43 875	44 676	46 215	46 555	46 866	47 179

5

- 6 (iv) Au dossier tarifaire 2012, le Transporteur présentait la prévision des besoins de
7 transport à l'horizon 2021, comme suit :

Tableau 11
Prévision des besoins de transport
(MW)

Services de transport	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Charge locale	36 710	37 496	37 940	38 422	38 826	39 121	39 418	40 017	40 235	40 319
Point à point	5 034	5 034	5 034	5 139	6 299	6 299	6 299	6 299	6 299	6 299
Total	41 744	42 530	42 974	43 561	45 125	45 420	45 717	46 316	46 534	46 618

8

- 9 (v) Dans la décision D-2011-083 Motifs, relative au projet de raccordement des centrales
10 de la Romaine, le Transporteur indique :

11 « Dans ce dossier, le Transporteur a fait les démonstrations requises, en complète
12 adéquation avec le cadre réglementaire, assurant que le Projet repose sur des contributions
13 et des engagements financiers du Producteur et que le Projet ne génère pas d'impact à la
14 hausse sur le tarif de transport pour la période d'analyse. Le suivi de ces démonstrations

1 *sera fait conformément aux exigences de la Régie dans le cadre des demandes tarifaires ou,*
2 *le cas échéant, des rapports annuels à venir du Transporteur. » [nous soulignons]*

3 **Demandes :**

27.1. La Régie constate, au présent dossier, que le Transporteur a revu à la baisse ses prévisions des besoins de transport de 2013 à 2021, selon la référence (iii), comparativement aux prévisions présentées au dossier tarifaire 2012, selon la référence (iv). Veuillez commenter et justifier les variations dans les prévisions.

4 **R27.1**

5 **Pour les besoins de transport de la charge locale, le Transporteur présente**
6 **la prévision reçue du Distributeur.**

7 **Pour les besoins des services de transport de point à point, incluant les**
8 **pertes de transport, le Transporteur présente la prévision selon les**
9 **informations disponibles au moment du dépôt du dossier tarifaire. Ainsi,**
10 **pour le dossier R-3777-2011, le Transporteur anticipait le renouvellement**
11 **des réservations du Producteur pour livraison à NB pour un total de**
12 **316 MW, ce qui ne s'est pas concrétisé. De plus, lors du renouvellement**
13 **des réservations d'un autre client pour livraison à NE, celui-ci a réduit une**
14 **de ses réservations de 69 MW à 17 MW et ce, depuis avril 2013. Par**
15 **ailleurs, le Transporteur anticipe une réservation pour l'interconnexion**
16 **HQT-NH de 1 267 MW en décembre 2019, plutôt que décembre 2015,**
17 **ainsi que pour HQT-CHPE, de 1 162 MW, à compter d'octobre 2017.**

27.2. À la référence (v), le Transporteur indiquait que le raccordement des centrales de la Romaine ne présentait pas d'impact à la hausse sur les tarifs de transport. Veuillez présenter l'impact tarifaire du projet de raccordement des centrales de la Romaine en fonction des données au présent dossier.

18 **R27.2**

19 **L'impact tarifaire présenté au dossier R-3757-2011 du Transporteur, dans**
20 **le cadre duquel la Régie a rendu la décision citée à la référence (v),**
21 **demeure inchangé en tenant compte des données de la présente demande.**
22 **En effet, les besoins de transport et le montant maximal que le**
23 **Transporteur peut intégrer dans sa base de tarification sont les mêmes**
24 **dans la présente demande que ceux utilisés dans le calcul de l'impact**
25 **tarifaire au dossier R-3757-2011.**

27.3. Veuillez déposer une mise à jour des tableaux 10 et 11 des références (ii) et (iii) et présenter distinctement les données associées au projet de la Romaine. Veuillez commenter.

26 **R27.3**

27 **Le Transporteur fournit ci-dessous une mise à jour du tableau 10 de la**
28 **pièce HQT-9, Document 1.**

- 1 • **Le poste Laurentides à 735/315 kV sert de relève au transformateur**
2 **735/315 kV du poste Jacques-Cartier.**

28.2. Le tableau de la référence (ii) montre un dépassement de la capacité ferme des postes Cowansville 120/49 kV et Saint-Césaire 120/49 kV. Veuillez commenter le dépassement de capacité à ces postes.

3 **R28.2**

4 **Le Transporteur mentionne qu'une erreur s'est glissée à la référence (ii)**
5 **pour les postes Cowansville 120/49 kV et St-Césaire 120/49 kV. Les valeurs**
6 **mises à jour sont les suivantes :**

- 7 • **Cowansville 120/49 kV**
8 o **Transit hiver à la pointe : 48 MVA**
9 o **Transit été à la pointe : 25 MVA**
10 • **St-Césaire 120/49 kV**
11 o **Transit hiver à la pointe : 57 MVA**
12 o **Transit été à la pointe : 37 MVA**

13 **Le Transporteur souligne que les transits post-événement indiqués dans le**
14 **tableau de la référence (ii) sont inférieurs aux capacités fermes des postes.**

15 **COMMERCIALISATION DES SERVICES DE TRANSPORT**

16 **29. Référence :** Pièce C-HQT-0040, p. 5.

17 **Préambule :**

18 *« Suite à la demande de la Régie dans la décision D-2012-059, le Transporteur fait rapport*
19 *sur le projet-pilote de programmation variable aux 15 minutes mis en place à*
20 *l'interconnexion MASS en collaboration avec le New York Independent System Operator,*
21 *Inc. (« NYISO »). Le projet-pilote s'est échelonné de juillet 2011 à juin 2012 et la*
22 *fonctionnalité est demeurée en place par la suite. Elle permet aux clients du Transporteur*
23 *actifs dans le marché de New York de programmer des transactions variables aux*
24 *15 minutes durant l'heure.*

25 *Au cours de cette période, la quantité d'énergie pouvant être ainsi programmée a été*
26 *haussée graduellement de 100 MW à 400 MW. Le Transporteur et le NYISO n'ont pas*
27 *constaté de difficultés ou contraintes quant à la programmation variable durant l'heure à*
28 *cette interconnexion. »*

29 **Demande :**

29.1. Quelles sont les conclusions, eu égard aux objectifs recherchés, que tire le Transporteur de ce projet-pilote? Veuillez, notamment, indiquer la capacité

effectivement utilisée à ce titre et préciser si le Transporteur prévoit offrir la programmation variable à plus grande échelle.

1 **R29.1**

2 **Le Transporteur et le NYISO voulaient vérifier la faisabilité d'une variation**
3 **intra-horaire des programmes à l'interconnexion MASS et ce, sous**
4 **diverses conditions. Ces variations répondent à un besoin à la fois des**
5 **producteurs au Québec et du NYISO d'obtenir des variations de transit**
6 **plus fréquentes durant l'heure. La plage utilisée pour les programmes**
7 **intra-horaires est de 0 à 400 MW mais cette plage n'est pas exclusivement**
8 **réservée à ces programmes. La capacité effectivement utilisée est**
9 **d'environ 200 MW.**

10 **Le Transporteur est ouvert à étendre la programmation intra-horaire à**
11 **d'autres interconnexions mais n'a pas de projet en cours ou à venir à cet**
12 **effet pour l'instant.**

- 13 **30. Références :** (i) Pièce C-HQT-0040, p. 8;
14 (ii) Pièce C-HQT-0040, p. 9;
15 (iii) Dossier R-3669-2008, phase 2, pièce B-155, p. 7.

16 **Préambule :**

17 (i) *« Les revenus perçus par le Transporteur pour le service complémentaire de réglage*
18 *de tension sont remis au Producteur qui est le seul fournisseur du service. »*

19 (ii) Le Transporteur présente les coûts et les revenus du service d'écart de réception.

20 (iii) L'offre du fournisseur du service de compensation d'écart de réception et de livraison
21 (le Producteur), prévoit que les prix seront facturés ou payés par le Producteur.

22 **Demande :**

30.1. Veuillez confirmer que les revenus (ou les coûts, le cas échéant) indiqués à la référence (ii) sont remis au (ou payés par le) fournisseur du service (le Producteur).

23 **R30.1**

24 **Les revenus (ou les coûts, le cas échéant) découlant du service de**
25 **compensation d'écart de réception sont remis au (ou payés par le)**
26 **Producteur mensuellement.**

1 BESOINS ET REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT

- 2 **31. Références :** (i) Pièce C-HQT-0041, p. 5, tableau 1;
 3 (ii) Pièce C-HQT-0041, p. 10, tableau 6.

4 **Préambule :**

5 (i) Le tableau 1 fournit les données sur les besoins de transport selon chaque catégorie de
 6 réservations.

7 (ii) Le tableau 6 fournit les données sur les revenus des services de transport selon la
 8 charge locale, le point à point long terme et le point à point court terme.

9 **Demande :**

31.1. Veuillez fournir le tableau 6 de la référence (ii) selon le même niveau de détails que le tableau 1 de la référence (i).

10 **R31.1**

11 **Les revenus des services de transport selon le découpage retenu pour les**
 12 **besoins des services de transport à la pièce HQT-10, Document 2, page 5,**
 13 **sont présentés au tableau R31.1.**

14 **Tableau R31.1**
 15 **Revenus par service de transport**

	2011 Réal	2012 Décision D-2012-066	2012 Réal	2013 Prévision	2014 Prévision
Charge locale	2 644,6 M\$	2 624,4 M\$	2 624,4 M\$	2 577,5 M\$	2 689,7 M\$
Point à point annuel ferme	364,7 M\$	359,9 M\$	337,3 M\$	325,1 M\$	339,4 M\$
Producteur	322,2 M\$	318,0 M\$	295,4 M\$	287,1 M\$	300,6 M\$
Distributeur	0,0 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$
Autres	42,5 M\$	41,9 M\$	41,9 M\$	38,0 M\$	38,9 M\$
Point à point mensuel ferme et non ferme	0,0 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$	0,3 M\$	0,0 M\$
Producteur	0,0 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$
Distributeur	0,0 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$
Autres	0,0 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$	0,3 M\$	0,0 M\$
Point à point hebdomadaire ferme et non ferme	0,0 M\$	0,0 M\$	0,1 M\$	0,7 M\$	0,0 M\$
Producteur	0,0 M\$	0,0 M\$	0,1 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$
Distributeur	0,0 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$
Autres	0,0 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$	0,7 M\$	0,0 M\$
Point à point quotidien ferme	0,2 M\$	0,0 M\$	0,5 M\$	0,1 M\$	0,0 M\$
Producteur	0,1 M\$	0,0 M\$	0,5 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$
Distributeur	0,1 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$
Autres	0,0 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$	0,1 M\$	0,0 M\$
Point à point quotidien non ferme	0,4 M\$	0,0 M\$	0,1 M\$	0,2 M\$	0,0 M\$
Producteur	0,0 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$
Distributeur	0,0 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$
Autres	0,4 M\$	0,0 M\$	0,1 M\$	0,2 M\$	0,0 M\$
Point à point horaire non ferme	7,8 M\$	7,2 M\$	17,8 M\$	20,9 M\$	23,7 M\$
Producteur	5,1 M\$	4,3 M\$	15,7 M\$	16,7 M\$	17,5 M\$
Distributeur	0,4 M\$	0,0 M\$	1,0 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$
Autres	2,3 M\$	2,9 M\$	1,1 M\$	4,2 M\$	6,2 M\$

1 **Par ailleurs, le Transporteur mentionne que le tableau portant sur les**
2 **revenus à la pièce HQT-10, Document 2 est présenté de la façon dont il**
3 **apparaît au dossier depuis plusieurs années. Le Transporteur comprenait**
4 **donc que le contenu de ce tableau était à la satisfaction de la Régie. De**
5 **plus, le Guide de dépôt du Transporteur prévoit que les revenus par**
6 **service de transport soient présentés dans la preuve visant la tarification,**
7 **ce qui est présentement le cas.**

- 8 **32. Références :** (i) Pièce C-HQT-0025, p. 10 et 11;
9 (ii) Pièce C-HQT-0041, p. 11 et 12.

10 **Préambule :**

11 (i) Le Transporteur informe que les sommes découlant des pénalités liées à l'exploitation
12 prévues aux articles 13.7d et 14.5 sont actuellement comptabilisées dans le compte d'écart
13 des services de transport point à point.

14 (ii) Le Transporteur fournit le solde du compte d'écart des services de transport point à
15 point.

16 **Demande :**

32.1. Veuillez identifier d'une part, les sommes du compte d'écart attribuables aux
pénalités liées à l'exploitation prévues aux articles 13.7d et 14.5 et d'autre part, celles
attribuables aux écarts de prévision des revenus des services de transport point à
point.

17 **R32.1**

18 **Le tableau R32.1 présente le détail du solde du compte d'écart.**

Tableau R32.1
Détail du solde du compte d'écart (M\$)

Pénalités liées à l'exploitation (articles 13.7d et 14.5)	-0,7
Écarts de prévision des revenus des services de transport de point à point	10,6
Solde projeté: total 2011 + total 2012	9,9

1

RÉPARTITION DU COÛT DE SERVICE

- 2 **33. Références :** (i) Pièce C-HQT-0043, p. 13, tableau 5;
3 (ii) Décision D-2012-059, p. 95;
4 (iii) Décision D-2011-039, p. 111.

5 **Préambule :**

6 (i) Le Transporteur donne la description suivante pour le facteur de répartition pour
7 l'amortissement des retraits d'actifs :
8 « *Les montants relatifs aux retraits d'actifs sont attribués aux (sic) directement aux fonctions*
9 *selon les immobilisations corporelles nettes en exploitation des postes et des lignes* ».

10 (ii) « *[403] Par sa décision D-2011-039, la Régie autorisait la répartition de*
11 *l'amortissement des retraits d'actifs selon les immobilisations nettes des postes et lignes,*
12 *pour les retraits d'actifs non spécifiques. Lorsqu'il était possible d'identifier les actifs visés*
13 *et que le coût net de ces actifs est important, la Régie demandait par contre, conformément à*
14 *la décision D-2010-032, que la répartition se fasse selon le même critère que celui utilisé*
15 *pour répartir la charge d'amortissement correspondant à l'actif visé.* [nous soulignons]

16 *[404] La Régie constate que le tableau 5 « Description des facteurs de répartition des*
17 *dépenses nécessaires à la prestation du service » [référence omise] ne reflète pas ce critère*
18 *de répartition dans les cas où il est possible d'identifier les actifs visés. La Régie demande au*
19 *Transporteur de modifier la description de ce facteur de répartition, conformément à la*
20 *décision D-2011-039. »*

21 (iii) « *[475] La Régie autorise la répartition de l'amortissement des retraits d'actifs selon*
22 *les immobilisations nettes des postes et lignes, pour les retraits d'actifs non spécifiques.*
23 *Lorsqu'il est possible d'identifier les actifs concernés et que le coût net de ces actifs est*
24 *important, la répartition du coût des retraits doit se faire selon le même critère que celui*
25 *utilisé pour répartir la charge d'amortissement correspondant à l'actif visé.* » [nous
26 soulignons]

27 **Demande :**

33.1. Veuillez fournir une description du facteur de répartition des coûts pour les retraits
d'actifs conformément aux demandes de la Régie dans ses décisions D-2011-039 et
D-2012-059, soulignées aux références (ii) et (iii).

28 **R33.1**

29 **Comme décrit à la page 12 de la pièce HQT-11, Document 2 et en**
30 **conformité avec la décision D-2011-039, les montants relatifs aux retraits**
31 **d'actifs sont attribués directement aux fonctions selon les immobilisations**
32 **corporelles nettes en exploitation des postes et des lignes. Pour l'année**
33 **2014, le Transporteur n'a pas identifié d'actifs dont la valeur nette est**
34 **importante et justifie une répartition selon le même critère que celui utilisé**
35 **pour répartir la charge d'amortissement correspondant à l'actif visé.**

1 **CONTRIBUTIONS MAXIMALES POUR LES POSTES DE DÉPART**

- 2 **34. Références :** (i) Pièce C-HQT-0046, p. 6;
3 (ii) Pièce C-HQT-0046, p. 7.

4 **Préambule :**

5 (i) « *Ainsi, le premier paramètre à mettre à jour représente le poids des trois catégories*
6 *de coûts. Après vérification, par l'analyse des coûts des projets majeurs présentés dans les*
7 *rappports annuels à la Régie, le Transporteur reconduit pour l'année 2014 la répartition du*
8 *poids de chacune des catégories de coûts retenue depuis l'année 2008, tel que présenté au*
9 *tableau 2. Le Transporteur utilise la répartition de ces poids au tableau 3, dans le calcul de*
10 *l'indice du coût total d'un poste de départ.* » [nous soulignons]

11 (ii) « *Il est à noter que depuis le dossier R-3777-2011, la source de données pour l'indice*
12 *des coûts d'installation et de construction a été révisée. En effet, le Transporteur a été*
13 *informé par l'Institut de la statistique du Québec (« ISQ ») que les données présentées au*
14 *tableau 3 pour les années 2011 et 2012 ne constituent pas la suite des données de l'édition*
15 *2010 utilisée dans le dossier R-3777-2011. Ces dernières ont fait l'objet d'une révision*
16 *historique à Statistique Canada. L'année de base de la nouvelle série a ainsi été changée.*
17 *Elle passe de 2002=100 à 2007=100. À partir de ce nouvel indice, le Transporteur a calculé*
18 *le taux de croissance annuel pour les années 2011 et 2012 au tableau 3 ci-dessous. À cet*
19 *égard, l'ISQ recommande l'utilisation de l'indice spécifique aux Ouvrages non résidentiels,*
20 *où ceux réalisés par Hydro-Québec comptent pour une proportion de 30 à 35 % de cette*
21 *composante, contrairement à celle utilisée antérieurement pour les administrations publiques*
22 *(au niveau fédéral, provincial et local).* » [nous soulignons]

23 **Demandes :**

24 34.1a Veuillez préciser les éléments de l'analyse ayant permis au Transporteur de conclure
25 à la reconduction pour l'année 2014 de la répartition de chacune des catégories de
26 coûts depuis 2008 (i). Veuillez élaborer.

27 **R34.1a**

28 **Dans le dossier R-3626-2007, pièce HQT-1, Document 1, pages 10 à 13, le**
29 **Transporteur a proposé la méthode à la base de l'indice de coût total**
30 **pondéré d'un poste de départ, retenue depuis par la Régie, avec sa**
31 **décision D-2008-036. Le principe de base de cette méthode du**
32 **Transporteur est que la mise à jour de l'indice serait basée sur la**
33 **croissance réelle et prévisible des coûts des principales composantes des**
34 **postes de départ. Ainsi, le Transporteur a réparti les coûts d'un poste de**
35 **départ en trois grandes catégories de coûts, soit l'ingénierie et la gestion,**
36 **les équipements, ainsi que la construction et l'installation.**

37 **Le Transporteur a établi la part relative de chacune de ces catégories de**
38 **coûts à partir des cas réels de postes de départ pour des centrales**
39 **appartenant à Hydro-Québec Production, pour lesquels il détient le détail**
40 **des coûts. L'évolution des coûts de ces postes a été présentée dans la**

1 section « État de l'avancement des projets majeurs » des rapports annuels
 2 du Transporteur à la Régie.

3 Afin de préciser la part relative de chacune des catégories de coûts, le
 4 Transporteur a soustrait des coûts de ces postes, lorsqu'applicable, les
 5 frais généraux, les frais financiers, les coûts pour la mise en valeur, la
 6 provision pour imprévus ainsi que les Autres coûts, puisque tous ces
 7 coûts pourraient être répartis selon la part relative de chacune des
 8 catégories de coûts.

9 Dans le dossier R-3706-2009, pièce HQT-12, Document 2, pages 7 à 11, à
 10 partir des plus récents rapports annuels à la Régie, le Transporteur a mis à
 11 jour la répartition du poids de ces catégories de coûts. Compte tenu que
 12 depuis cette mise à jour, aucun nouveau poste de départ n'a été mis en
 13 service, le Transporteur a reconduit cette répartition. Celle-ci est basée sur
 14 les coûts réels des postes de départ des centrales de la Toulnostouc, de
 15 l'Eastmain-1, de la Péribonka, de la Chute-Allard et des Rapide-des-Cœurs.

Tableau R34.1a
Informations à la base de la répartition
par catégorie des coûts des postes de départ

Catégorie de coûts pour les postes de départ des centrales d'HQ	Toulnostouc - 486 MW		Eastmain 1 - 480 MW		Péribonka - 385 MW		Rapides -des-Cœurs et Chute-Allard - 138 MW		Répartition retenue basée sur la pondération des MW installés
	Coûts réels du projet en M\$ (A)	% des coûts réels (B)	Coûts réels du projet en M\$ (A)	% des coûts réels (B)	Coûts réels du projet en M\$ (A)	% des coûts réels (B)	Coûts réels du projet en M\$ (A)	% des coûts réels (B)	
Ingénierie et gestion	2,6	16%	5,1	15%	3,8	14%	4,4	17%	15,3%
Approvisionnement d'équipement	8,2	52%	11,9	35%	10,2	38%	12,1	45%	42,0%
Installation et construction (+ Client)	5,1	32%	17,5	51%	12,7	48%	10,4	39%	42,7%
Sous-total à répartir	15,8	100%	34,5	100%	26,7	100%	26,9	100%	100%
Autres coûts + Provision + Frais financiers	1,7		2,7		2,6		3,7		
Total	17,4		37,2		29,3		30,6		

34.1b Veuillez présenter les données utilisées et le calcul effectué par le Transporteur pour déterminer le taux de croissance annuel retenu, les éléments de l'analyse ayant permis au Transporteur de conclure à la reconduction pour l'année 2014 de la répartition de chacune des catégories de coûts depuis 2008 (ii). Veuillez élaborer.

16 **R34.1b**

17 **Le Transporteur a retenu la répartition moyenne par catégorie de coûts**
 18 **telle que calculée au tableau R34.1a, sans lui appliquer aucun taux de**
 19 **croissance annuel depuis 2008.**

34.2. Veuillez déposer les données correspondant à l'indice spécifique aux ouvrages non résidentiels ainsi que l'indice pour les administrations publiques sur la période 2008 à 2013.

20 **R34.2**

21 **Le Transporteur présente au tableau suivant les données demandées**
 22 **quant aux indices spécifiques de formation brute de capital fixe pour les**
 23 **ouvrages non-résidentiels ainsi que celles pour les administrations**
 24 **publiques – volet Construction. L'année de base de ces indices est 2007,**
 25 **ce qui égale à 100. L'année 2012 résulte du ratio pour ces données**
 26 **disponibles aux tableaux 2 et 3 des Comptes trimestriels. Quant à l'année**

1 2013, aucune donnée annuelle n'est encore disponible. Seules des
2 données pour les deux premiers trimestres y sont publiées.

3 Le Transporteur rappelle que dans le dossier R-3777-2011, pièce HQT-12,
4 Document 2, page 7, note 3 de bas de page, compte tenu de la non-
5 disponibilité de cet indice pour l'année 2010, il avait déjà composé cet
6 indice annuel à partir des Tableaux 2 et 3 pour la Construction non-
7 résidentielle publiés par l'ISQ et ce, sur recommandation de l'ISQ. La
8 Régie, par sa décision D-2012-059, page 93, a autorisé les modifications
9 apportées aux contributions maximales pour les postes de départ telles
10 que proposées par le Transporteur.

11 En mai 2013, un représentant de l'ISQ a informé le Transporteur que
12 l'indice qu'il avait utilisé dans ses dossiers tarifaires précédents avait été
13 déclaré périmé par Statistique Canada. En effet, depuis la révision
14 historique d'octobre 2012 réalisée par cet organisme, l'indice qui avait
15 comme année de base 2002 n'est plus mis à jour et ne peut être comparé à
16 celui construit avec les données révisées et ayant comme année de
17 base 2007.

18 Afin de ne pas réviser les données déposées à la Régie qui en avait déjà
19 autorisé le résultat, le Transporteur a complété l'indice des coûts de
20 l'installation et la construction pour les années 2011 et 2012 avec, tel que
21 recommandé par l'ISQ, le taux de croissance annuel calculé à partir de
22 l'indice spécifique aux Ouvrages non résidentiels apparaissant dans le
23 tableau R34.2.

Tableau R34.2
Indices spécifiques aux ouvrages non-résidentiels
et pour les administrations publiques de 2008 à 2013

Indices spécifiques					
Année	Ouvrages non-résidentiels où 2007=100	Taux de croissance annuel en %	Administ. Publiques - Structures où 2002=100	Administ. Publiques - Construction où 2007=100	Taux de croissance annuel en %
2008	106,4	6,4%	136,3	108,7	8,7%
2009	107,4	0,9%	138,5	107,3	-1,3%
2010	111,8	4,1%	139,9	110,3	2,8%
2011	115,2	3,0%	n.d.	115,1	4,4%
2012 (1)	118,3	2,7%	n.d.	118,8	3,2%
2013	n.d.		n.d.	n.d.	

Note (1) : Indices composés à partir des Comptes trimestriels (2e trim. 2013) résultant du ratio calculé à partir des données du tableau 2 sur celles du tableau 3.

1 **SUIVI DES ENGAGEMENTS D'ACHAT**

2 **35. Référence :** Pièce C-HQT-0046, p. 15.

3 **Préambule :**

4 Le Transporteur présente le suivi des engagements d'achat de type Touloustouc pour
 5 l'année 2012.

6 **Demandes :**

35.1. Veuillez compléter le suivi des engagements d'achats déposé pour l'année historique 2011 ainsi que pour la période prévisionnelle, soit 2013 et 2014.

7 **R35.1**

8 **Le suivi des engagements d'achat de type Touloustouc est présenté au**
 9 **tableau R35.1.**

Tableau R35.1
Suivi des engagements d'achat de type Toulnostouc

Suivi des engagements d'achat de type Toulnostouc

A. REVENUS	2011	2012	2013	2014
? Liste des revenus de point à point considérés (à court terme et à long terme) du Producteur, incluant les revenus associés à chacune des conventions de point à point				
<u>Conventions</u>				
HQT-CORN	3,4	3,4	3,3	3,5
HQT-HIGH	17,2	17,0	16,5	17,3
HQT-MASS	91,6	90,4	87,9	92,0
HQT-NE	91,6	90,4	87,9	92,0
HQT-ON	95,5	94,2	91,5	95,8
HQT-NB	22,9	?	?	?
Revenus à long terme	322,2	295,4	287,1	300,6
Revenus à court terme	5,1	16,3	16,7	17,5
Sous-total	327,4	311,7	303,8	318,1
? Établir et soustraire, lorsqu'applicable, la base minimale des revenus qui auraient été possibles sans le raccordement de la centrale Toulnostouc ¹				
Base minimale de revenus	20,6	20,3	19,8	20,7
? Établir et soustraire, le cas échéant, les revenus associés à des engagements selon l'article 12A.2(i) et les sections de l'Appendice J ²				
<u>Conventions</u>				
HQT-ON	95,5	94,2	91,5	95,8
HQT-MASS	91,6	90,4	87,9	92,0
HQT-NE	41,5	28,6	26,5	31,4
Sous-total	228,6	213,2	205,9	219,3
? Établir et soustraire les revenus associés à des engagements selon l'article 12A.2 ii) ³				
Centrale de Magpie ⁴	1,8	1,8	1,8	1,8
Sous-total A - Revenus disponibles pour validation des engagements de type Toulnostouc	76,4	76,3	76,3	76,3
B. ENGAGEMENTS DE TYPE TOULNUSTOUC				
? Liste des engagements d'achats de type Toulnostouc et valeur annuelle de chacun				
<u>Centrales</u>				
Centrale de la Toulnostouc	-23,2	-23,2	-23,2	-23,2
Centrale de l'Eastmain-1 ⁵	-25,9	-25,9	-25,9	-25,9
Centrale Mercier ⁵	-1,4	-1,4	-1,4	-1,4
Centrale de la Péribonka ⁵	-18,1	-18,1	-18,1	-18,1
Centrales de la Chute-Allard et des Rapides-des-Cœurs ⁵	-7,7	-7,7	-7,7	-7,7
Sous-total B - Engagements d'achat de type Toulnostouc	-76,3	-76,3	-76,3	-76,3
C. SURPLUS OU DÉFICIENCE (C = A - B)				
? Établir le surplus ou la déficience de revenus admissibles par rapport aux engagements de type Toulnostouc				
Surplus ou Déficience	0,0	0,0	0,0	0,0

1 Les revenus associés aux conventions HQT-CORN et HQT-HIGH.

2 La répartition des revenus associés à l'article 12A.2 i) et ceux associés aux sections de l'Appendice J des Tarifs et conditions doit se faire en valeur actualisée et ne peut se faire en valeur annuelle.

3 Les revenus associés à l'engagement selon l'article 12A.2 ii) représentent la production annuelle multipliée par le tarif horaire.

4 Les revenus associés à la centrale de Magpie pour les années 2013 et 2014 sont estimés.

5 Les engagements d'achat ont été révisés selon les coûts réels finaux des projets.

35.2. Veuillez préciser la source des revenus correspondant à la *Base minimale de revenus* pour les années 2011 à 2014 inclusivement.

1 **R35.2**

2 **Les revenus correspondant à la *Base minimale de revenus* sont ceux qui**
 3 **auraient été possibles sans le raccordement de la centrale de la**
 4 **Toulnostouc, soit la convention pour livraison à CORN de 45 MW, ainsi**
 5 **que l'ancienne convention pour livraison à HIGH de 225 MW qui est**
 6 **applicable jusqu'en octobre 2014 ou la date à laquelle les ajouts du projet**
 7 **Saint-Césaire – Bedford autorisé par la Régie sont terminés, selon la plus**
 8 **lointaine de ces deux dates.**

**Réponses du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 1
de la Régie de l'énergie
(« Régie »)**

Annexe 1

**Réponses du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 1
de la Régie de l'énergie
(la « Régie »)**

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE)
RELATIVE AU SUIVI ADMINISTRATIF D-2009-140 RELATIVE À L'AUGMENTATION DE
CAPACITÉ ET DE REMPLACEMENT D'ÉQUIPEMENTS DU POSTE CHOMEDEY**

- 1. Références :** (i) Lettre, page 3;
(ii) Rapport annuel HQT 2011, pièce HQT-3, document 1, pages 28-29.

Préambule :

- (i) Le Transporteur explique les écarts par rapport au budget initial approuvé par la Régie.

Les éléments suivants constituent les principaux déclencheurs de la hausse du coût du projet :

- Report de la mise en service du circuit Chénier-Chomedey causé par le devancement d'une année de la mise en service du 2^e compensateur statique au poste Chénier (**3,4 M\$**) et par les travaux de remplacement de transformateurs de courant 735 kV (**4,3 M\$**);
- Ajustements au contenu du projet : déplacement non prévu des portiques des lignes L3040 et L3041, remplacement des sectionneurs de mise à la terre 315 kV au poste Chénier en vue de la construction du poste Blainville, homologation de sectionneurs due à l'indisponibilité de l'ancien modèle et remplacement complet de l'éclairage extérieur au poste Chomedey compte tenu de sa dégradation (**4,5 M\$**);
- Révision des coûts de réalisation : sous-évaluation du coût des travaux des entrepreneurs s'expliquant par l'écart entre le plus bas soumissionnaire et le coût des avenants. Cet écart défavorable est partiellement absorbé par la provision. Travaux entrepreneurs (4,1 M\$), frais financiers (1,0 M\$) et provision (-3,1 M\$) (**12,7 M\$**).

Le tableau suivant présente le détail du coût initial du projet, le coût révisé ainsi que les écarts et ce, par activité.

Détails des coûts – Poste Chomedey

en k\$

	Autorisation initiale	Coût Révisé	Écart
Ingénierie	5 615	6 711	1 096
Travaux HQT	3 819	9 711	5 892
Approvisionnement	32 265	30 319	(1 946)
Travaux Entrepreneur	15 714	24 490	8 776
Gérance	4 395	10 313	5 917
Frais financiers	3 881	12 937	9 055
Autres(frais généraux et provisions)	8 253	5 686	(2 567)
Télécommunications	1 800	510	(1 290)
Total du projet	75 743	100 676	24 933

Le Transporteur précise que les nouvelles dates de mise en service prévues s'échelonnent dorénavant de 2012 à 2015. Il mentionne également que malgré la réévaluation du coût du projet, la nature des travaux et les objectifs de ce dernier n'ont pas changé.

1 (ii) Le coût total prévu pour ce projet au poste Chomedey est évalué à 86,2 M\$, en hausse
 2 de 10,4 M\$ par rapport au montant de 75,7 M\$ autorisé par la Régie pour le projet. Au
 3 31 décembre 2011, 57,6 M\$ des dépenses prévues au projet ont été réalisées, soit 67 % de la
 4 prévision totale de 86,2 M\$.

5 **Demandes :**

6 1.1 Veuillez présenter une ventilation des coûts révisés du Projet par année de mises en
 7 service prévues, soit pour chacune des années 2012 à 2015, ainsi que le tableau
 8 démontrant la mise à jour de l'échéancier du projet, tel que présenté au tableau de la
 9 référence (i) du rapport annuel 2011. Veuillez indiquer le montant des dépenses qui ont
 10 été réalisées depuis le 31 août 2011.

11 **R1.1**

12 **Le Transporteur présente au tableau R1.1a la ventilation des coûts révisés**
 13 **du Projet par année de mises en service prévues de 2012 à 2015.**

14 **Tableau R1.1a**

15 **Ventilation des coûts révisés**

	2012	2013	2014	2015
Ingénierie	316	167	98	-
Travaux HQT	2 292	1 974	1 063	275
Approvisionnement	4 701	1 061	1 140	-
Travaux entrepreneur	2 091	4 537	1 719	881
Gérance	1 491	2 102	1 866	704
Frais financiers	3 008	3 165	1 990	1 557
Autres (frais généraux et contingence)	732	1 937	1 466	726
Télécommunications	15			
Flux des investissements	14 646	14 942	9 342	4 144

16
 17 De plus, la mise à jour de l'échéancier du Projet est présentée selon la
 18 référence (i) du rapport annuel 2011 au tableau R1.1b.

19 **Tableau R1.1b**

20 **Mise à jour de l'échéancier**

Événements clés de l'échéancier du projet

Activités	Chénier - Chomedey		Chomedey (croissance)		Chomedey (pérennité)		Chénier		Volet Télécommunications	
	Dates d'engagement	Dates réelles / prévues	Dates d'engagement	Dates réelles / prévues	Dates d'engagement	Dates réelles / prévues	Dates d'engagement	Dates réelles / prévues	Dates d'engagement	Dates réelles / prévues
Démarrage de l'avant-projet	oct-08	oct-08					oct-08	oct-08		juil-09
Démarrage du projet	avr-09	mars-09	avr-09	avr-09	avr-09	avr-09	mai-09	mai-09		nov-09
Début de l'approvisionnement	nov-10	déc-10	mai-09	mai-09	mai-09	mai-09	juin-09	sept-09		janv-10
Mise en service finale	2011	2013	2013	2015	2013	2015	2011	2013		2010

21
 22 **Finalement, le Transporteur indique que le montant des dépenses qui ont**
 23 **été réalisées dans le cadre du Projet depuis le 31 août 2011, et ce, jusqu'au**
 24 **30 septembre 2012 est de 18,8 M\$.**

1 1.2 Veuillez élaborer sur la réévaluation du projet dans son ensemble et préciser les
2 différentes solutions qui ont été envisagées par le Transporteur, au cours de la dernière
3 année, le cas échéant, afin de contenir les coûts à l'intérieur de l'enveloppe budgétaire
4 accordée par la Régie par sa décision D-2009-140.

5 **R1.2**

6 **Tout d'abord, le Transporteur souligne qu'il a déployé tous les efforts afin**
7 **de contenir les coûts du Projet à l'intérieur du montant autorisé par**
8 **la Régie. Cependant, en raison de la tendance haussière des coûts du**
9 **Projet et de nouvelles informations non disponibles lors du dépôt initial du**
10 **Projet, le Transporteur, conjointement avec Hydro-Québec Équipement et**
11 **services partagés, a pris l'initiative de procéder à une revue complète du**
12 **Projet (coûts, contenu et échéancier) afin d'évaluer la situation et plus**
13 **particulièrement identifier les pistes d'atténuation à privilégier. À cet effet,**
14 **plusieurs éléments de solutions ont été envisagés dont la révision d'ajout**
15 **de contenu, la réalisation de travaux à l'externe et le devancement de mise**
16 **en service.**

17 **Suite aux analyses effectuées, il s'est avéré que la hausse des coûts du**
18 **Projet ne pouvait être évitée. Ainsi, une validation de l'ensemble du**
19 **contenu du Projet a été effectuée au cours de l'année 2012. La séquence**
20 **prévue pour les travaux ainsi que les étapes de réalisation ont par ailleurs**
21 **été revues selon une perspective de finalisation des travaux d'ici**
22 **décembre 2013, conformément à l'échéancier initial du Projet. Or, il appert**
23 **qu'il est impossible de comprimer davantage l'horizon de réalisation des**
24 **travaux, d'où la nécessité de revoir l'échéancier du projet en reportant**
25 **certaines mises en service jusqu'en 2015, ce qui a eu pour effet d'accroître**
26 **les coûts du Projet.**

27 **Le Transporteur précise à cet égard que la grande majorité des travaux de**
28 **remplacement d'équipements devant s'effectuer dans le cadre du Projet**
29 **pourraient affecter la fiabilité et la qualité de service des clients si ceux-ci**
30 **étaient réalisés à tout moment dans l'année. Actuellement, le poste**
31 **satellite Chomedey à 315-25 kV alimente 48 400 clients. De son côté, le**
32 **poste source Chomedey à 315-120 kV dessert seul, ou conjointement avec**
33 **la centrale de Carillon, un total de 185 600 clients et ce, par l'intermédiaire**
34 **de neuf postes satellites situés sur les îles de Montréal et de Laval et dans**
35 **la région des Mille-Îles. Or, il y a des périodes de l'année (en période où la**
36 **charge du réseau est importante) où il n'y a aucun moyen d'assurer**
37 **l'alimentation fiable de ces clients en cas d'événements sur le réseau**
38 **durant ces travaux, ce qui n'est pas acceptable pour le Transporteur et sa**
39 **clientèle. En définitive, les travaux doivent être planifiés à certaines**
40 **périodes de l'année uniquement, ce qui engendre un étalement des**
41 **travaux sur plusieurs années.**

42 1.3 Veuillez indiquer les raisons pour le devancement d'une année de la mise en service du
43 2^e compensateur statique au poste Chénier.

44 **R1.3**

45 **Le devancement d'une année de la mise en service du deuxième**
46 **compensateur statique au poste Chénier a été rendu nécessaire afin de**
47 **maintenir les capacités de transport requises, et ce, relativement au risque**

1 de ne pouvoir mettre en service comme prévu la compensation série au
2 poste Jaques Cartier, travaux faisant l'objet d'un autre projet du
3 Transporteur.

4 1.4 Veuillez expliquer le sens de la phrase « sous-évaluation du coût des travaux des
5 entrepreneurs s'expliquant par l'écart entre le plus bas soumissionnaire et le coût des
6 avenants » et particulièrement veuillez identifier la cause de « l'écart entre le plus bas
7 soumissionnaire et le coût des avenants ».

8 **R1.4**

9 En 2008, soit avant le dépôt du dossier R-3705-2009 (projet initial), le
10 Transporteur a procédé à l'évaluation du coût du Projet, et ce, avant de
11 lancer le processus d'appel d'offres des soumissions, ce qui est la
12 pratique habituelle. Or, lors de l'acceptation des soumissionnaires, des
13 écarts sont apparus entre les coûts estimés du Projet et les coûts des
14 soumissions.

15 D'une part, les quantités et le prix unitaire des caniveaux ont été plus
16 élevés que prévu. La quantité réelle de caniveaux requise pour le Projet a
17 en fait été le double de celle estimée à l'origine. Également, le prix unitaire
18 moyen (fourniture et installation) a été supérieur aux estimations, causant
19 ainsi un écart total de 1,7 M\$ entre l'estimation interne des coûts de ces
20 éléments et le contrat attribué. D'autre part, suite au bris majeur d'un
21 transformateur, des travaux supplémentaires ont été attribués en urgence
22 pour un remplacement causant un écart de 1,6 M\$. La somme totale de ces
23 écarts est donc de 3,3 M\$.

24 1.5 De plus, veuillez identifier les éléments de coûts affectés par la révision du projet qui
25 amènent l'augmentation de 12,7 M\$.

26 **R1.5**

27 Le Transporteur présente de façon détaillée au tableau R1.5 les éléments
28 de coûts affectés par la révision du Projet qui amènent l'augmentation de
29 12,7 M\$. Il précise également que les éléments d'écarts présentés dans sa
30 lettre du 17 juillet 2012 ne représentaient que quelques exemples d'écarts
31 de coûts non exhaustifs.

32 **Tableau R1.5**

33 **Détail des écarts de coûts de l'augmentation de 12,7 M\$**

Détail des coûts (en M\$)	Total	Principales sources d'écarts			
		Travaux Entrepreneurs	Étapes des travaux	Coûts de mise en route et mise en service par HQT	Travaux de Télécommunications
Travaux entrepreneurs	6,0	4,1	1,4	0,5	
Travaux HQT	5,9		1,4	4,5	
Frais financiers	4,5	1,0	3,0	0,5	
Gérance	4,2		4,2		
Approvisionnement	(3,5)		(3,5)		
Provision	(3,1)	(3,1)			
Télécommunications	(1,3)				(1,3)
Total	12,7	2,0	6,5	5,5	(1,3)

34

1 **Afin de préciser le détail des principales sources d'écarts, le Transporteur**
2 **présente les explications d'écarts pour chacun des éléments**

- 3 ▪ **Travaux entrepreneurs : Tel qu'indiqué à la réponse R1.4, l'écart**
4 **entre les coûts réel et prévu des *Travaux entrepreneurs* s'explique**
5 **par une sous-estimation de certains prix et quantités par rapport**
6 **aux prix offerts par le plus bas soumissionnaire et aux quantités de**
7 **certain éléments réellement requis, ainsi que par la réalisation de**
8 **travaux supplémentaires attribués en urgence, non prévus à l'étape**
9 **d'évaluation des coûts du Projet. Cet écart défavorable est**
10 **partiellement absorbé par la provision.**
- 11 ▪ **Étapes des travaux : La réalisation des travaux sur 6 ans plutôt que**
12 **sur la période initialement prévue de 5 ans, a été privilégiée afin de**
13 **maintenir la qualité et la fiabilité du service de transport offert aux**
14 **clients desservis par le poste de Chomedey ainsi que les postes à**
15 **120 kV qu'il alimente, lorsque ce dernier est en situation de**
16 **première contingence.**
- 17 ▪ **Coûts de mise en route et de mise en service par le Transporteur :**
18 **Le dépassement de ces coûts provient principalement du fait que**
19 **des mises en route et mises en service se sont avérées plus**
20 **complexes que prévu, impliquant ainsi des heures additionnelles**
21 **ainsi que des frais associés.**
- 22 ▪ **Travaux de télécommunications : Voir la réponse à la question 1.10.**

23 **Par ailleurs, comme présenté au tableau R1.5, les coûts associés à**
24 **l'élément *Travaux entrepreneurs*, équivaut à un montant de 6 M\$. Ce**
25 **montant correspond aux coûts additionnels de 3,3 M\$ présentés en**
26 **réponse à la question 1.4, ainsi que par des avenants évalués à 2,6 M\$,**
27 **définis sous deux catégories :**

- 28 ▪ **Avenants pour modifications de contenu aux contrats de 2 M\$ (ex. :**
29 **modification de l'ingénierie, travaux civils nécessaires).**
- 30 ▪ **Avenants pour conditions de chantier de 0,6 M\$ (ex. : délais dans**
31 **l'obtention des retraits, travaux temporaires nécessaires à la**
32 **continuité des réseaux).**

33 1.6 **Veillez concilier le montant alloué à la révision des coûts de réalisation totalisant**
34 **12,7 M\$ avec les montants suivants mentionnés à la référence (i) : 4,1 M\$, 1,0 M\$, -**
35 **3,1 M\$. D'autre part, veuillez expliquer la nature des coûts des avenants, ainsi que**
36 **détailler les coûts y étant reliés.**

37 **R1.6**

38 **Voir les réponses aux questions 1.4 et 1.5.**

39 1.7 **Veillez justifier de manière détaillée, la hausse prévue des frais financiers (hausse de**
40 **9,0 M\$ mentionnée au tableau de la référence (i)).**

41 **R1.7**

42 **Le Transporteur explique la hausse des frais financiers par trois sources**
43 **d'écart:**

1 **R1.9**

2 **Voir la réponse à la question 1.8.**

3 1.10 Veuillez expliquer la baisse de la révision des coûts liés aux besoins de
4 télécommunications (baisse de 1,3 M\$)

5 **R1.10**

6 **Lors de l'évaluation initiale des coûts du Projet, les coûts associés aux**
7 **travaux de télécommunications ont été estimés sur une base**
8 **paramétrique. Les besoins ont ainsi été prévus en fonction de certaines**
9 **hypothèses, équivalant alors à un montant de 1,8 M\$.**

10 **Entre autres, certains besoins en diversité de parcours des téléprotections**
11 **n'étaient pas encore complètement définis et le Transporteur prévoyait**
12 **initialement effectuer des travaux dans trois postes soient les postes**
13 **Chomedey, Chénier et Duvernay. Or, lors de la planification détaillée des**
14 **travaux, la capacité existante des équipements installés au poste**
15 **Duvernay s'est avérée suffisante pour répondre à ces besoins de diversité**
16 **de parcours des téléprotections. Par conséquent, l'ensemble des travaux**
17 **prévus de télécommunications dans ce poste a pu être éliminé.**

18 **Ainsi, les coûts du Projet associés au volet télécommunications se sont**
19 **limités à 510 k\$, ce qui représente une baisse de coûts de 1,3 M\$, par**
20 **rapport à l'évaluation initiale.**