

**Réponses du Transporteur  
à la demande de renseignements numéro 1  
de la Fédération canadienne  
de l'entreprise indépendante  
(« FCEI »)  
pour la phase 2B**



**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA FCEI  
À HYDRO-QUÉBEC DANS SES ACTIVITÉS DE TRANSPORT RELATIVE À LA  
POLITIQUE D'AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT**

**DEMANDE DU TRANPORTEUR RELATIVE LA POLITIQUE D'AJOUTS AU  
RÉSEAU DE TRANSPORT**

**R-3888-2014 Phase 2**

---

**DESCRIPTION SYNTHÉTIQUE DES INVESTISSEMENTS ET DE LEURS OBJECTIFS**

**Question 1**

**Références :**

- (i) B-0183, p. 5
- (ii) B-0183, p. 5
- (iii) B-0183, p. 6

**Préambule :**

À la référence (i), le Transporteur retire le passage suivant de la catégorie Maintien des actifs :

*« ainsi que par leur capacité technique à répondre aux besoins du réseau de transport d'électricité ou de télécommunications. »*

À la référence (ii), le Transporteur ajoute les deux passages suivants:

*« Les équipements dont les écarts de performance se traduisent par des restrictions sur le réseau ou par une exploitation du réseau plus complexe peuvent aussi nécessiter un remplacement. »*

*« Objectifs visés :*

- *Assurer la pérennité du réseau du Transporteur, de façon à maintenir la capacité de service offerte, en tenant compte des plus récents progrès techniques et technologiques, des orientations quant à l'évolution du réseau et des équipements normalisés chez le Transporteur. L'atteinte de cet objectif implique :*

– *Le remplacement ou la réhabilitation<sup>2</sup> d'équipements ou la reconstruction d'installations en fin de vie utile ou ayant fait l'objet d'un diagnostic d'état des actifs, suivant une planification d'interventions tenant compte du risque et respectant la Stratégie de gestion de la pérennité des actifs (la « Stratégie ») ;*

– *Le remplacement ou la réhabilitation d'équipements ou de familles d'équipements<sup>3</sup> à la suite de bris ou de constats de défaillance. »*

À la référence (iii), le Transporteur propose de texte suivant :

*« Les investissements attribués à cette catégorie ne sont pas associés au cycle de vie des équipements et installations ni à l'état des actifs. »*

### Questions:

1.1 Veuillez justifier le retrait du premier passage en préambule de la définition de la catégorie Maintien des actifs.

### Réponse :

1        **Aux fins de clarté, le Transporteur n'a pas reconduit dans la *Description***  
2        ***synthétique*<sup>1</sup> certains passages qu'il jugeait peu utiles parce que redondants.**  
3        **De façon générale, l'expression « état des actifs » inclut notamment leur**  
4        **« capacité technique à répondre aux besoins du réseau de transport »<sup>2</sup>.**  
5        **Plus spécifiquement, la « capacité technique à répondre aux besoins du**  
6        **réseau de transport » fait référence aux notions d'écart de performance et de**  
7        **restriction déjà couvertes par cet extrait de la description synthétique**  
8        **actuellement en vigueur :**  
9        ***« En effet, il arrive que l'on doive remplacer des équipements dont les***  
10       ***écarts de performance ne se traduisent pas nécessairement par des bris***  
11       ***ou des défauts majeurs, mais génèrent des restrictions qui***  
12       ***complexifient l'exploitation du réseau et la durée des interventions, au***  
13       ***risque de nécessiter des coûts d'exploitation plus élevés. »*<sup>3</sup>.**

---

<sup>1</sup> HQT-5, Document 2.

<sup>2</sup> À la pièce HQT-5, Document 2, section 1, page 5, le Transporteur indique que les termes « actifs », « équipements » et « réseau de transport » ou « réseau du Transporteur » incluent les actifs de télécommunications destinés au transport de l'électricité, ainsi que les équipements de soutien et les bâtiments du Transporteur.

<sup>3</sup> R-4059-2018, HQT-1, Document 2, page 6, lignes 4 à 7.

1 Ainsi, l'idée portée par le passage retiré (référence (i)) et par l'extrait ci-dessus  
2 se trouve maintenant résumée dans cette phrase de la *Description synthétique*  
3 citée par l'intervenant à la référence (ii) :

4 « Les équipements dont les écarts de performance se traduisent par des  
5 restrictions sur le réseau ou par une exploitation du réseau plus  
6 complexe peuvent aussi nécessiter un remplacement. »

1.2 Veuillez expliquer et illustrer par des exemples en quoi consiste la « *capacité technique à répondre aux besoins du réseau de transport d'électricité ou de télécommunications* » et comment elle est prise en compte dans la décision de procéder à un investissement.

**Réponse :**

7 Voir la réponse à la question 1.1. Le Transporteur ajoute que la capacité  
8 technique des équipements à répondre aux besoins du réseau de transport  
9 constitue un des éléments de l'état des actifs. À ce titre, elle est prise en  
10 compte dans la décision de procéder à un investissement en Maintien des  
11 actifs.

1.3 Doit-on comprendre que les investissements liés de ce type se retrouveraient dans une catégorie d'investissement autre que le Maintien des actifs si la proposition du Transporteur est retenue?

**Réponse :**

12 Non, les investissements requis en raison de l'incapacité technique de certains  
13 actifs à répondre aux besoins du réseau de transport, donc en lien avec l'état  
14 des actifs, demeurent associés à la catégorie Maintien des actifs.

1.4 Doit-on comprendre que des investissements en Maintien des actifs pourraient dorénavant être réalisés en fonction de l'âge des actifs mêmes si ceux-ci ont la capacité technique de répondre aux besoins?

**Réponse :**

15 Le texte proposé ne change aucunement les pratiques du Transporteur en ce  
16 domaine. Voir à ce sujet, la réponse à la question 3.1 de la demande de  
17 renseignements numéro 1 de la Régie, à la pièce HQT-5, Document 4.1, et la  
18 réponse à la question 2.1 de la demande de renseignements numéro 1 de  
19 l'AQCIÉ-CIFQ, à la pièce HQT-5, Document 4.3.

1.5 Relativement au premier passage ajouté (voir préambule (ii)), veuillez élaborer et illustrer par des exemples ce que vous entendez par des écarts de performance.

**Réponse :**

- 1           **Voir les réponses aux questions 4.6 et 4.7 de la demande de renseignements**  
2           **numéro 1 de la Régie, à la pièce HQT-5, Document 4.1.**

1.6 Veuillez indiquer si ces écarts de performance sont nécessairement liés à une dégradation des actifs.

**Réponse :**

- 3           **Les écarts de performance sont attribuables en grande partie, mais non**  
4           **exclusivement, à la dégradation des actifs et ce, en fonction notamment des**  
5           **conditions d'exploitation, des perturbations, du type et de la qualité des**  
6           **matériaux utilisés. En outre, des écarts de performance peuvent être**  
7           **également dus à un vice de conception.**

1.7 Le cas échéant, veuillez justifier d'inclure les investissements dus à des écarts de performance en Maintien des actifs plutôt qu'en Maintien et amélioration de la qualité de service lorsque ces écarts ne sont pas dus à une dégradation des actifs.

**Réponse :**

- 8           **Les équipements qui ne permettent plus au Transporteur de maintenir la**  
9           **capacité de service offerte (état de l'actif) et qui doivent être remplacés sont**  
10          **associés à la catégorie Maintien des actifs. Les investissements qui visent à**  
11          **améliorer le rendement d'un équipement sont plutôt associés à la catégorie**  
12          **Maintien et amélioration de la qualité de service.**

1.8 La référence (iii) indique que les investissements en Maintien et amélioration de la qualité de service *ne sont pas associés au cycle de vie des équipements et installations ni à l'état des actifs*. Est-il possible que des investissements qui *ne sont pas associés au cycle de vie des équipements et installations ni à l'état des actifs* soient également catégorisés en Maintien des actifs. Si oui, veuillez expliquer dans quelles circonstances de tels investissements pourraient être catégorisés en Maintien des actifs et fournir des exemples.

**Réponse :**

1        Tel qu'indiqué dans la *Description synthétique*, les investissements attribués à  
2        la catégorie **Maintien des actifs** sont directement associés au cycle de vie des  
3        équipements et des installations et sont déterminés par l'âge et l'état des  
4        actifs<sup>4</sup>. Par conséquent, des investissements qui ne sont associés ni au cycle  
5        de vie des équipements et installations ni à l'état des actifs ne seraient pas  
6        catégorisés en **Maintien des actifs**.

1.9    Considérant le caractère très large de la notion de diagnostic d'état des actifs et afin de bien distinguer les investissements en **Maintien des actifs** de ceux en **Maintien et amélioration de la qualité de service**, veuillez dresser la liste des diagnostics d'état des actifs qui justifieraient une inclusion dans la catégorie **Maintien des actifs**.

**Réponse :**

7        Le diagnostic d'état évalue si l'actif est en mesure d'effectuer et de continuer à  
8        effectuer ses fonctions dans un avenir proche selon sa performance attendue.  
9        Tout investissement visant un actif, dont la justification est basée sur un  
10       diagnostic d'état, est inclus dans la catégorie **Maintien des actifs**.

1.10   Veuillez expliquer pourquoi les considérations relatives aux *progrès techniques et technologiques* justifient une catégorisation en **Maintien des actifs** plutôt qu'en **Maintien et amélioration de la qualité de service**. Veuillez indiquer si ces considérations pourraient déclencher un investissement indépendamment de l'âge ou l'état des actifs.

**Réponse :**

11       L'objectif de la catégorie **Maintien des actifs** cité par l'intervenant à la  
12       référence (ii) doit être considéré dans son entièreté. Cet objectif consiste à  
13       « assurer la pérennité du réseau en tenant compte des plus récents progrès  
14       techniques et technologiques, des orientations quant à l'évolution du réseau et  
15       des équipements normalisés chez le Transporteur ». (nos soulignés)  
16       Dans ce contexte, les plus récents progrès techniques et technologiques, les  
17       orientations quant à l'évolution du réseau ainsi que les équipements  
18       normalisés ne déclenchent pas d'investissements, mais sont des éléments  
19       considérés pour identifier la solution optimale dans tous les projets du  
20       Transporteur, et ce, indépendamment des catégories d'investissement  
21       auxquelles ils sont associés.

---

<sup>4</sup> HQT-5, Document 2, pages 5.

1.11 Veuillez expliquer pourquoi les considérations relatives aux *orientations quant à l'évolution du réseau* justifient une catégorisation en Maintien des actifs plutôt qu'en Maintien et amélioration de la qualité de service. Veuillez indiquer si ces considérations pourraient déclencher un investissement indépendamment de l'âge ou l'état des actifs.

**Réponse :**

1           **Voir la réponse à la question 1.10.**

**Question 2**

**Références :**

- (i)     B-0183, p. 6
- (ii)    R-4052-2018

**Préambule :**

*« Ils incluent notamment les investissements requis pour maintenir la fiabilité du réseau à la suite de la fermeture de centrales ou d'un retrait ou d'un déplacement de charges. »*

Dans le dossier R-4052-2018, le Transporteur explique qu'au moment de la fermeture des centrales Gentilly-2, La Citière et Tracy, il n'était pas requis de construire de nouvelles lignes en fonction des prévisions de demande contemporaines. Ce n'est qu'après qu'une baisse de la prévision de la demande sur la Côte-Nord ait été constatée que le Transporteur a conclu au besoin d'une nouvelle ligne. Le libellé proposé pour la catégorie d'investissement Maintien et amélioration de la qualité de service suggère que si la fermeture de ces centrales avait déclenché le besoin de construire une ligne de transport dès le moment de la fermeture, cet investissement y aurait été catégorisé.

**Questions:**

2.1   Veuillez confirmer la compréhension de la FCEI présentée en préambule.

**Réponse :**

2           **Le Transporteur confirme que les investissements requis pour le maintien de**  
3           **la fiabilité du réseau et de la qualité du service à la suite d'une fermeture de**  
4           **centrale seraient attribués à la catégorie Maintien et amélioration de la qualité**  
5           **de service.**



- 2.2 Veuillez indiquer si cette même conclusion serait atteinte en fonction des définitions actuelles des catégories d'investissement. Si oui, veuillez indiquer sur quels éléments de ces définitions le Transporteur se base pour en arriver à cette conclusion.

**Réponse :**

- 1        **Oui, la même conclusion serait atteinte en fonction de la description actuelle**  
2        **des catégories d'investissement. Le texte proposé dans la *Description***  
3        ***synthétique* ne modifie pas les pratiques actuelles du Transporteur. La**  
4        **fermeture d'une centrale peut dégrader la fiabilité du réseau de transport. Le**  
5        **cas échéant, les investissements visant à maintenir la fiabilité du réseau sont**  
6        **attribuables à la catégorie Maintien et amélioration de la qualité du service.**

- 2.3 Veuillez confirmer que selon la définition proposée, le Transporteur aurait l'obligation de construire les infrastructures de transport requises pour alimenter la charge locale quelques soient les ressources actuelles ou nouvelles que le Producteur souhaite désigner à cette fin. Sinon, veuillez expliquer.

**Réponse :**

- 7        **Le Transporteur doit se conformer à ses obligations légales et aux *Tarifs et***  
8        ***conditions* lorsque des infrastructures de transport sont requises pour**  
9        **desservir à la fois la charge locale et les clients du service de transport ferme**  
10       **de point à point, et ce, quelles que soient les définitions des différentes**  
11       **catégories d'investissement ou les ressources prévues à cette fin. Lorsque le**  
12       **Transporteur reçoit une demande de raccordement pour une nouvelle**  
13       **ressource, les investissements requis pour répondre à cette demande, le cas**  
14       **échéant, sont alloués à la catégorie Croissance des besoins de la clientèle.**  
15       **Voir également la réponse à la question 5.1 de la demande de renseignements**  
16       **numéro 1 de l'AQCIE-CIFQ, à la pièce HQT-5, Document 4.3.**

- 2.4 Veuillez indiquer si, en fonction de sa proposition, le Transporteur serait tenu de construire une nouvelle ligne de Transport en Maintien et amélioration de la qualité de service dans la situation suivante :

- Le Producteur remplace les groupes de ses centrales de la Baie-James par de nouveaux équipements de plus grande puissance de sorte que la capacité installée totale augmente de 500 MW sans toutefois demander d'augmentation de la capacité de transport depuis la Baie-James.
- Le Producteur décide de fermer la centrale de pointe de Bécancour.
- La fermeture de la centrale de Bécancour implique de devoir acheminer la totalité de la puissance pouvant être produite à la Baie-James.
- La construction d'une nouvelle ligne entre la Baie-James et Montréal est requise pour acheminer la totalité de la puissance pouvant être produite à la Baie-James.

**Réponse :**

1 Dans une telle situation, le Transporteur doit compléter une étude d'impact lui  
2 permettant de déterminer les éventuels investissements requis afin de  
3 répondre aux besoins identifiés en tenant compte de leur chronologie. Les  
4 hypothèses présentées ne sont pas suffisamment exhaustives pour conclure à  
5 la nécessité d'ajouter une ligne de transport.

6 Le Transporteur souligne que le Producteur ne peut pas remplacer de groupes  
7 des centrales de la Baie-James par de nouveaux équipements de plus grande  
8 puissance sans lui faire une demande formelle conformément aux *Tarifs et*  
9 *conditions*. Tout ajout au réseau requis exclusivement pour satisfaire cette  
10 demande serait attribué à la catégorie Croissance des besoins de la clientèle.

11 Si un besoin de maintenir la fiabilité du réseau s'ajoutait au besoin du  
12 Producteur, à la suite de la fermeture de la centrale de Bécancour, le  
13 Transporteur déterminerait la solution optimale permettant de répondre à  
14 l'ensemble des besoins et en attribuerait les coûts selon la méthode  
15 séquentielle aux catégories Croissance des besoins de la clientèle et Maintien  
16 et amélioration de la qualité du service.