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

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N°2 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) À HYDRO QUÉBEC (LE TRANSPORTEUR) RELATIVE À LA MODIFICATION DES CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORTDE TRANSPORT

PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES ET MÉTHODES COMPTABLES

1. Référence : Pièce B-0040, réponse à la Régie concernant US GAAP, p. 1 et 2.

Préambule :

« Hydro-Québec analyse et évalue présentement de façon détaillée l'incidence du passage aux US GAAP, tant pour les états financiers statutaires que pour les états financiers réglementaires. Cette analyse, lorsqu'elle sera terminée, devra être présentée aux auditeurs afin d'être approuvée.

Le Transporteur et le Distributeur prévoient être en mesure de présenter à la Régie une demande relative aux modifications de méthodes comptables découlant du passage aux US GAAP en décembre 2014 ou en janvier 2015. À ce jour, la transition aux US GAAP ne devrait pas avoir d'incidence importante sur les tarifs.

À l'instar du Distributeur, le Transporteur ne prévoit pas amender sa demande tarifaire pour l'année 2015 mais évalue toutefois la possibilité de demander à la Régie la création d'un compte d'écarts afin d'y comptabiliser les impacts relatifs à l'incidence de l'adoption des US GAAP. »

Demandes :

1.1 Veuillez indiquer si le maintien de la comptabilisation des ATR (activités à tarifs réglementées) est permis selon les normes IFRS.

R1.1

À compter du 1er janvier 2016, avec application anticipée autorisée, la norme provisoire IFRS 14 Comptes de report réglementaires permet aux premiers adoptants des IFRS de maintenir la comptabilisation des pratiques comptables réglementaires aux états financiers jusqu'à ce qu'une norme définitive sur la comptabilisation des activités assujetties à la réglementation des tarifs soit adoptée, et les dispositions de la norme IFRS 1 en matière de première application des IFRS permettent de maintenir la comptabilisation des actifs et passifs réglementaires constatés dans le passé. Toutefois, le solde des comptes de report réglementaires doit être présenté sur une ligne distincte au bilan après le total des actifs et/ou des passifs, et les mouvements correspondants doivent l'être sur une ligne distincte à l'état des résultats.

L'IFRS 14 est une norme provisoire. Un projet de norme à plus long terme pourrait aborder la question de savoir si les comptes de report réglementaires répondent à la définition d'un actif ou d'un passif selon le Cadre conceptuel. En septembre 2014, dans le cadre de l'analyse d'un tel projet, l'IASB a publié, pour fins de commentaires, un document de travail sur la présentation des incidences financières de la réglementation des tarifs. Ce document expose notamment quatre approches que l'IASB pourrait examiner pour décider comment rendre compte sur les effets financiers de la réglementation des tarifs. Une des approches possibles serait d'interdire la comptabilisation des effets de la réglementation des tarifs mais, d'en considérer toutefois une divulgation spécifique. Selon les conclusions de ce projet, l'IASB pourrait publier une norme définitive ou ne formuler aucune exigence précise.

1.2 Veuillez informer la Régie de la position de l'IASB à ce sujet.

R1.2

Voir la réponse à la question 1.1.

1.3 Veuillez indiquer si d'autres entreprises à tarif réglementé canadiennes ont adopté les normes US GAAP.

R1.3

D'autres entreprises à tarifs réglementés canadiennes ont préparé leurs états financiers 2013 selon les US GAAP, notamment Hydro One, Ontario Power Generation et Fortis.

CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

Charges brutes directes – Masse salariale

2. Références : (i) B-0016, p. 26;
(ii) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-0028, p. 14;
(iii) B-0016, p. 12.

Préambule :

(i) « *Abolition du régime d'intéressement à compter de 2014. Intégration du régime d'intéressement équivalent à 4,20 % dans le salaire de base pour 2015*. »

(ii) Pour l'année témoin 2014, la rubrique « Régime d'intéressement corporatif » totalise 7,8 M$.

(iii) Pour l'année de base 2014, aucun montant ne figure à la rubrique « Régime d'intéressement corporatif ».

Demande :

2.1 Veuillez expliquer l'écart de prévision de 7,8 M$ entre l'année autorisée 2014 et l'année de base 2014, en prenant en considération que l'intégration du régime d'intéressement s'est effectuée dans le salaire de base pour 2015 seulement.

R2.1

Au moment du dépôt de sa demande dans le cadre du dossier R-3823-2012, le Transporteur n'a considéré aucun ajustement économique des salaires pour l'année témoin 2014, puisque de nouvelles conventions collectives étaient en négociation et qu'il n'était pas possible de présumer des résultats des négociations à ce moment. De même, le Transporteur ne présumait pas du retrait pour l'année 2014 de la dépense prévue associée au régime d'intéressement corporatif. Le Transporteur prévoyait donc un montant de 7,8 M$ à ce titre pour l'année témoin 2014. De ce montant, 2,0 M$ étaient inclus dans la prestation de travail. Ainsi, l'impact net aux charges nettes d'exploitation était de 5,8 M$.

À la fin de l'année 2013, de nouvelles ententes de travail ont été conclues avec les syndicats représentant les employés du Transporteur, à l'exception de celui visant les employés techniciens du SCFP, section 957, pour lequel aucune entente n'a encore été convenue à ce jour. Ces nouvelles ententes incluent l'élimination du régime d'intéressement corporatif en 2014 et l'intégration partielle à 4,2 % dans les échelles salariales au 1er janvier 2015, d'où l'absence de montant pour l'année de base 2014 de la présente demande.

Le Transporteur tient également à souligner que les employés non régis par des conventions collectives de travail ont bénéficié d'un ajustement économique de 1,75 % de leur salaire de base au 1er janvier 2014. Cet ajustement n'avait pas été inclus dans la demande R-3823-2012 et représente un montant de 0,7 M$.

Ainsi, en prenant l'écart favorable de 5,8 M$ ainsi que l'écart défavorable de 0,7 M$, l'écart favorable net est de 5,1 M$.

3. Références : (i) B-0043, R11.5. p. 24;
(ii) B-0016, figure 1, p. 16;
(iii) B-0016, figure 1, p. 15.

Préambule :

(i) Le Transporteur mentionne que la réduction d'effectifs en « ÉTC » pour l'année 2012 correspond en grande partie aux départs à la retraite.

(ii) Le nombre réel de départs à la retraite pour 2013 s'élève à 193 effectifs, tandis que le nombre prévu de départs à la retraite totalise 296 effectifs pour les années 2014 et 2015.

(iii) Le Transporteur démontre l'évolution de son effectif en « ÉTC ».

Demandes :

3.1 Veuillez confirmer que pour l'année 2012, les départs de 199 « effectifs » se sont traduits en une baisse de 181 « ÉTC ».

R3.1

Comme précisé dans la réponse à la question 11.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie, à la pièce HQT-13, Document 1, un ÉTC représente le nombre d'heures rémunérées (à temps régulier) déclarées par l'employé pour l'année civile, soit le nombre d'heures que doit travailler l'employé durant une semaine multiplié par le nombre de semaines ouvrées dans l'année. Ainsi, lorsque l'on considère les départs à la retraite de façon isolée, à titre d'exemple, un effectif prenant sa retraite au mois de septembre 2012 comptera pour 0,75 ÉTC à l'année 2012 mais impactera également l'année 2013 pour 0,25 ÉTC.

Sur cette base, les 199 départs à la retraite de l'année 2012 correspondent à 114 ÉTC de 2012 et 85 ÉTC additionnels à l'année 2013.

La baisse de 181 ÉTC correspond à l'écart entre les années historiques 2011 et 2012. L'explication de l'écart a été fournie à la réponse à la question 2.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie en lien avec le Rapport annuel 2012 du Transporteur. Le Transporteur reproduit ci-dessous l'origine de l'écart :

- **Ajustement organisationnel : -35 ÉTC ;**
- **Prestation de travail aux investissements reportée à l'année 2013 : -57 ÉTC;**
- **Efficience et autres réductions de coûts suite à des mesures de gestion particulières nettes des besoins associés à la croissance : -89 ÉTC.**

Du -89 ÉTC ci-dessus, lorsque les départs à la retraite sont considérés de façon isolée, ceux-ci correspondent à 181 ÉTC, soit l'impact des départs à la retraite de 2011 sur 2012 de 67 ÉTC plus les 114 ÉTC liés aux départs à la retraite de 2012.

3.2 Veuillez préciser le nombre réel de départs à la retraite en 2013, évalué en « ÉTC ».

R3.2

Les 193 départs à la retraite de l'année 2013 correspondent à 109 ÉTC de 2013 et 84 ÉTC additionnels à l'année 2014.

3.3 Veuillez préciser le nombre prévu de départs à la retraite en 2014 et en 2015, évalué en « ÉTC ».

R3.3

Les 163 départs à la retraite estimés de l'année 2014 correspondent à 92 ÉTC prévus de 2014 et 71 ÉTC additionnels à l'année 2015. Quant aux 133 départs à la retraite estimés de l'année 2015, ceux-ci correspondent à 75 ÉTC prévus.

4. Références : (i) B-0043, R11.1, p. 22 et 23;
(ii) Dossier R-3777-2011, B-0068, R.11.1, p. 21;
(iii) B-0043, R11.1, p. 22 et 23.

Préambule :

(i) Le Transporteur confirme qu'il tient compte des départs à la retraite dans ses prévisions de salaires de base.

(ii) Le Transporteur répond à la DDR de l'UMQ : « *La prévision de la masse salariale est basée sur l'effectif en équivalent temps complet annuel (ÉTC). L'ÉTC ne représente aucun poste vacant dans les projections des salaires de base et de la masse salariale.* »

(iii) Le Transporteur affirme que l'ÉTC représente des heures rémunérées par des employés au travail. [nous soulignons]

Demande :

4.1 Veuillez préciser et expliquer de quelle manière le Transporteur tient compte des départs à la retraite dans ses prévisions de salaire de base, puisque selon ses réponses aux DDR (références (ii) et (iii)) : la prévision des salaires de base est basée sur l'ÉTC, l'ÉTC ne représente que des effectifs au travail, et aucun poste vacant n'est considéré par le Transporteur dans ses projections des salaires de base.

R4.1

Le Transporteur confirme qu'il tient compte des départs à la retraite dans ses prévisions de salaires de base. Dans la détermination de la planification de l'ensemble des activités à réaliser, incluant notamment ses activités de maintenance, ses interventions ciblées et de réhabilitation et la prestation de travail, le Transporteur détermine la force de travail nécessaire à l'interne (ÉTC - salaire de base), temps supplémentaire et services partagés et à l'externe (services externes) afin d'assurer la fiabilité et la sécurité du réseau de transport.

Au niveau de l'ÉTC, la prévision présentée par le Transporteur à la page 15 de la pièce HQT-6, Document 2 représente sa force de travail en temps régulier nécessaire (salaires de base). De là, certains employés peuvent partir à la retraite ou quitter pour une autre division d'Hydro-Québec ou à l'externe. Ainsi, dans sa planification, le Transporteur tient compte de l'effet du renouvellement de la main-d'œuvre et du mouvement de personnel. Si un employé quitte, le Transporteur procédera à une embauche afin de remplacer cet effectif, l'impact sera ainsi nul sur les ÉTC. Le Transporteur cherche continuellement à recentrer sa force de travail au niveau de ses activités de base à pied d'œuvre, dans un contexte d'activités croissantes sur le réseau.

Le Transporteur tient également à préciser que, dans certains cas, un départ à la retraite occasionne l'embauche d'un effectif à l'avance pour les fins de formation ou de transition. Également, pour diverses raisons, le Transporteur rappelle que les prévisions d'embauche d'effectifs peuvent ne pas se matérialiser durant une année. Le recours au temps supplémentaire permet alors d'avoir une flexibilité dans la gestion de la force de travail si requis.

Le Transporteur rappelle également que le processus de dotation pour réaliser les activités prévues en 2015 est déjà en place et qu'en vertu des aménagements au processus de dotation et de formation, qui ont été mis en place avec le syndicat de métier SCFP section 1500, le Transporteur prévoit réaliser l'embauche d'environ 130 effectifs d'ici le début des travaux en 2015.

5. Références : (i) B-0043, R9.2, p. 19;
(ii) B-0043, R11.1, p. 22 et 23.

Préambule :

(i) Le Transporteur confirme qu'il tient compte de l'effet du renouvellement de la main d'œuvre et du mouvement de personnel dans ses prévisions.

(ii) Le Transporteur confirme qu'il tient compte des départs à la retraite dans ses prévisions de salaires de base.

Demande :

5.1 Veuillez effectuer une démonstration chiffrée illustrant que le Transporteur tient compte des départs à la retraite prévus en 2014 et en 2015, dans ses prévisions des salaires de base pour 2014 et 2015.

R5.1

Le tableau R5.1 présente l'évolution des ÉTC, soit l'effet volume des salaires de base.

Tableau R5.1
Évolution des ÉTC

	Année historique	Année de base	Année témoin
	2013	2014	2015
ÉTC	**3 085**	**3 168**	**3 278**
Évolution		**83**	**110**
Ré-ordonnancement d'activités de maintenance		57	
Entretien de nouveaux actifs (La Romaine)		11	
Application nouvelles normes CIP		14	3
Poursuite des activités de maintenance			29
Interventions ciblées et de réhabilitation			17
Rééquilibrage du recours au temps supplémentaire			55
Autre		1	6
Mouvement du personnel		**0**	**0**
Départs à la retraite de 2013		(84)	
Départs à la retraite de 2014		(92)	(71)
Départs à la retraite de 2015			(75)
Dotation pour départs à la retraite		176	146

Voir également la réponse à la question 4.1.

Le Transporteur complète sa prévision des salaires de base en tenant compte non seulement des variations d'ÉTC, mais également de l'effet du renouvellement de la main-d'œuvre sur la dépense de salaire de base considérant les échelles salariales.

6. Références : (i) B-0016, p. 13;
(ii) B-0016, p. 16;
(iii) B-0016, figure 1, p. 16;
(iv) B-0043, p. 23.

Préambule :

(i) Le Transporteur indique avoir exceptionnellement inclus un facteur d'ajustement ponctuel afin d'améliorer l'acuité des prévisions au niveau des salaires de base. Ce facteur correspond à une indexation négative de 2,4 M$ en 2014 et 2,5 M$ en 2015, soit 1 %.

(ii) Le Transporteur précise que « *pour diverses raisons, les prévisions d'embauche d'effectifs peuvent ne pas se matérialiser durant une année.* »

(iii) En 2014 et en 2015, 163 et 133 départs à la retraite sont prévus respectivement (postes prévus devenant vacants).

(iv) Le Transporteur effectue une ventilation de l'augmentation d'effectifs pour 2014 (+ 83 ÉTC) et pour 2015 (+ 110 ÉTC). Selon la ventilation effectuée, il n'y a aucun départ à la retraite de prévu en ÉTC.

Demandes :

6.1 Veuillez préciser et commenter si le facteur ponctuel de 1 % est considéré par le Transporteur comme un taux de postes devenant vacants en 2014 et 2015 (relatif aux postes qui ne sont prévus ne pas être comblés durant les années 2014 et 2015).

R6.1

Comme mentionné à la page 13 de la pièce HQT-6, Document 2, le facteur correspond à une indexation négative. Il concerne autant un effet volume lié au mouvement du personnel de l'année de base 2014 et l'année témoin 2015 qu'un effet prix lié aux progressions salariales. Ce facteur est introduit exceptionnellement dans la présente demande à titre de facteur d'ajustement ponctuel pour tenir compte notamment des effets précités.

6.2 Veuillez expliquer le calcul du facteur de 1 % (les hypothèses soutenant le calcul du taux de 1 %).

R6.2

Le Transporteur a observé différents facteurs en lien avec l'effet volume et l'effet prix dont :

- **le taux de progression salariale des employés jusqu'à l'atteinte du maximum de leur classe : 1,1 % pour 2014 et 2015 ;**
- **le ratio d'acuité des prévisions des ÉTC pour l'année 2014 : 0,2 %[1] ;**
- **le ratio d'acuité des prévisions des ÉTC pour l'année 2013, en lien avec le retard occasionné par le contexte opérationnel et les défis de mise en œuvre : 1,8 %[1] ;**
- **la pression sur la masse salariale ;**
- **la reprise du cours normal des embauches à la mi-année 2014 ;**
- **la mise en place du processus de dotation pour réaliser les activités de 2015 qui devrait permettre l'embauche d'environ 130 effectifs d'ici le début des travaux en 2015.**

Ainsi, le Transporteur se met une pression de 4,9 M$ (2 %) au niveau de la rubrique salaires de base sur une base cumulée à l'année témoin 2015.

6.3 Considérant le nombre élevé de départs à la retraite prévus en 2014 et en 2015 (référence (iii)), veuillez préciser si le Transporteur a modifié son approche de prévision des salaires de base au présent dossier tarifaire (hormis le facteur de 1 % à la référence (i), afin de tenir compte : du nombre de postes vacants dû aux départs à la retraite prévus, du non-comblement de postes planifié et du retard de comblement de postes.

Dans l'affirmative, veuillez décrire cette approche, et préciser l'amélioration apportée à la justesse de la prévision des salaires de base pour 2014 et 2015.

[1] Réponses aux questions 10.1 et 10.2 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie à la pièce HQT-13, Document 1.

Dans la négative, veuillez indiquer si le Transporteur a l'intention de modifier son approche afin d'inclure une provision récurrente à cet effet dans ses prochains dossiers tarifaires. Veuillez commenter cette possibilité.

R6.3

Les mesures de gestion active, plus amplement décrites à la page 8 de la pièce HQT-3, Document 1, visent une utilisation optimisée des ressources humaines, notamment par :

- **l'affectation d'effectifs à pied d'œuvre à des travaux prioritaires ;**
- **une gestion active de la force de travail temporaire adaptée selon les périodes de faible ou de forte intensité d'activités à accomplir ;**
- **une planification centralisée et intégrée ; et**
- **un ordonnancement amélioré des travaux pour l'ensemble des ressources.**

Ces mesures contribuent à l'acuité des projections de la force de travail. Le Transporteur réitère également qu'il est en meilleure posture que par les années passées pour ce qui est de la planification et de la dotation de sa force de travail, étant donné le processus d'embauche regroupée ponctuelle négocié avec les syndicats qui a débuté en deuxième partie de 2014.

Quant au facteur d'ajustement ponctuel, celui-ci est introduit exceptionnellement dans la présente demande pour les raisons suivantes :

1) Il faut rappeler que la réduction d'effectifs en ÉTC de l'année 2011 à l'année 2012 correspond en grande partie à l'opportunité que représentaient les départs à la retraite. Elle fut l'opportunité de cristalliser l'efficience reliée aux initiatives du Transporteur à l'égard de la réorganisation de la vice-présidence Exploitation des installations (« VPEI ») et de l'ordonnancement amélioré des travaux.

Pour l'horizon 2013 à 2015, compte tenu de l'optimisation de la force de travail déjà réalisée et de la croissance des besoins en maintenance, le Transporteur prévoit une croissance nette de ses effectifs et de ses dépenses d'exploitation. Considérant l'avancement de toutes ses initiatives à l'égard de la planification des travaux, le Transporteur n'entrevoit pas la nécessité de recourir à un tel facteur de façon permanente, sachant qu'il sera en mesure de réagir si des retards de dotation étaient néanmoins observés. Le Transporteur réalisera l'activité associée à l'employé par d'autres moyens, comme le surtemps ou l'octroi de travaux à des fournisseurs de services non prévu au dossier tarifaire.

2) Le défi de comblement de postes est également associé à des mesures et des circonstances temporaires mises en place par la vice-présidence Ressources humaines pour contrôler les embauches.

6.4 Bien que selon le Transporteur, les prévisions d'embauche peuvent ne pas se matérialiser durant une année (référence (ii)), veuillez indiquer les raisons pour lesquelles le Transporteur ne prévoit aucun départ à la retraite en ÉTC (référence (iv)).

R6.4

Voir les réponses aux questions 4.1 et 5.1.

Charges brutes directes – Autres charges directes

7. Références : (i) Pièce B-0043, R13.1, p. 26;
(ii) Pièce B-0016, p. 6.

Préambule :

(i) Le Transporteur explique la baisse de 9,7 M$ (- 19 %) entre l'année de base 2013 et l'année historique 2013 « *par le retard occasionné par le contexte opérationnel ainsi que des défis de mise en œuvre* ».

(ii) « *Le Transporteur a dû ordonnancer différemment ses activités durant l'année 2013 basé sur l'évaluation du risque de défaillance de ses équipements établi selon le niveau de probabilité de défaillance et l'impact potentiel sur le réseau.*

Pour l'année de base 2014 et l'année témoin 2015, le Transporteur poursuivra ses activités de maintenance ainsi que ses interventions ciblées et de réhabilitation afin de s'assurer que l'accroissement du risque de défaillance demeure sous contrôle et à un niveau acceptable pour assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité de son réseau. »

Demandes :

7.1 Veuillez commenter les défis de mise en œuvre entourant les activités de maintenance et interventions prévues, pour 2014 et pour 2015.

R7.1

Les défis de mise en œuvre de 2014 et 2015 seront moins contraignants que ceux vécus en 2013, car ils pourront être relevés différemment. En effet, plusieurs moyens introduits depuis 2012 atteignent leur plein potentiel à compter de l'horizon 2014 – 2015 et faciliteront la poursuite de ces activités de maintenance et interventions. Ainsi :

- **Les processus et les outils de l'organisation centralisée, comme la planification et l'ordonnancement, sont en place.**
- **Les besoins en maintenance sont recueillis et analysés sur une période de 3 ans et permettent d'identifier des activités de rechange priorisées.**

- **La structure de la gestion des retraits d'exploitation a été améliorée et permet un meilleur équilibre entre la gestion du risque associé à la disponibilité du réseau et la disponibilité des équipements pour la réalisation de la maintenance.**
- **Le rythme de réalisation a atteint son niveau optimal dans plusieurs situations de maintenance ciblée selon l'expérience acquise au cours des derniers mois.**

Le Transporteur fera tout de même face à des défis exigeants en ce qui concerne la formation des nouveaux employés suite à l'embauche d'environ 130 électriciens d'appareillage et quant à la stabilisation des processus découlant de la centralisation.

7.2 Veuillez commenter le rythme de réalisation des travaux ayant été effectués à ce jour (depuis 2013).

R7.2

Depuis les événements fortuits de 2013, l'ensemble des activités de maintenance se réalise au niveau prévu. Cependant, comme mentionné dans la réponse à la question 7.1, certaines activités prévues initialement ont été substituées en fonction des activités prioritaires pouvant être entreprises à court terme.

8. Références : (i) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-0029, p. 8;
(ii) Pièce B-0017, p. 8.

Préambule :

(i) Le tableau 5 présente l'évolution de la charge d'amortissement pour les années 2011 à 2014.

Tableau 5
Amortissement (M$)

Composantes	Année historique 2011	Année historique 2012	Année de base 2013	Année témoin 2014
Immobilisations corporelles en exploitation	849,6	865,9	906,8	964,2
Actifs incorporels	22,3	27,9	31,9	38,3
Actifs réglementaires	1,1	1,0	1,0	1,0
Coût non amorti des services passés		27,9		
Retraits d'actifs	89,2	66,2	65,0	70,0
Radiation de projets	4,4	10,7	10,0	10,0
Frais reportés	(4,4)	(4,8)	(4,7)	(7,7)
Total	**962,2**	**994,8**	**1 010,0**	**1 075,8**

(ii) Le tableau 5 présente l'évolution de la charge d'amortissement pour les années 2013 à 2015.

Tableau 5
Amortissement (M$)

Composantes	Année historique 2013	Année de base 2014	Année témoin 2015
Immobilisations corporelles en exploitation	882,6	950,6	983,2
Actifs incorporels	30,0	39,2	43,6
Actifs réglementaires	1,0	1,0	1,0
Retraits d'actifs	49,4	70,0	55,0
Radiation de projets	6,3	10,0	10,0
Frais reportés	(4,8)	(7,8)	(13,8)
Total	**964,5**	**1 063,0**	**1 079,0**

Demandes :

8.1 Veuillez justifier l'écart de prévision de - 13,6 M$ entre l'année témoin 2014 (référence (i)) et l'année de base 2014 (référence (ii)), pour la rubrique « Immobilisation corporelle en exploitation ».

R8.1

La prévision de la charge d'amortissement, établie par le Transporteur pour l'année témoin 2014 de sa demande tarifaire pour les années 2013 et 2014, correspondait à la meilleure évaluation disponible au moment du dépôt de sa demande. Le Transporteur disposait d'informations supplémentaires au moment de la revue de sa prévision de la charge d'amortissement pour l'année de base 2014 de la présente demande et les a intégrées.

L'écart relatif à la prévision de -13,6 M$ entre l'année témoin 2014 (référence (i)) et l'année de base 2014 (référence (ii)), pour la rubrique « Immobilisations corporelles en exploitation », provient principalement du décalage des mises en service de projets, notamment des mises en service prévues en 2013 qui ne se sont réalisées qu'en 2014, et des décalages mensuels de mises en service prévues au cours de l'année 2014.

Une partie de l'écart peut également provenir d'écarts favorables de coûts des projets mis en service en 2013.

8.2 Veuillez justifier la hausse prévue de + 32,6 M$ (+ 3,4 %) entre l'année de base 2014 et l'année témoin 2015, pour la rubrique « Immobilisations corporelles en exploitation ». (tableau référence (ii))

R8.2

La hausse prévue de 32,6 M$ entre l'année de base 2014 et l'année témoin 2015 pour la rubrique « Immobilisations corporelles en exploitation » découle principalement de l'amortissement associé aux mises en service prévues en 2014 et 2015.

8.3 Veuillez justifier la hausse prévue de + 4,4 M$ (+ 11,2 %) entre l'année de base 2014 et l'année témoin 2015, pour la rubrique « Actifs incorporels ». (tableau référence (ii))

R8.3

La hausse prévue de 4,4 M$ entre l'année de base 2014 et l'année témoin 2015 pour la rubrique « Actifs incorporels » découle principalement de l'amortissement associé aux mises en service prévues en 2014 et 2015.

9. Références : (i) Pièce B-0017, p. 8;
(ii) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-0029, p. 8.

Préambule :

(i) « *La hausse de 100,6 M$ de l'amortissement des immobilisations corporelles en exploitation entre les années 2013 et 2015 s'explique par les éléments suivants :*

- *<u>Une hausse de 19,3 M$</u> est attribuable aux incidences liées à la charge supplémentaire d'amortissement découlant des travaux de mise en conformité du registre des immobilisations du Transporteur.* » [nous soulignons]

(ii) « La hausse de 57,4 M$ de l'amortissement des immobilisations corporelles en exploitation entre l'année 2013 et l'année 2014 s'explique par les éléments suivants :

- *<u>Une hausse de 21,5 M$</u> est attribuable aux incidences liées à la charge supplémentaire d'amortissement découlant des travaux de mise en conformité à effectuer au registre des actifs du Transporteur.* » [nous soulignons]

Demandes :

9.1 La Régie comprend que le Transporteur exécute des travaux de corroboration des actifs et de révision de la durée d'utilité des actifs en conformité avec son plan quinquennal, dont l'exercice remonte à 2009. Veuillez indiquer la date de fin des travaux.

R9.1

Les travaux de corroboration et de révision de la durée d'utilité des actifs en lien avec le plan quinquennal du Transporteur dont l'exercice remonte à 2009 ont pris fin en 2014.

Le Transporteur effectue d'autres travaux de corroboration et de révision de la durée d'utilité des actifs en conformité avec un nouveau plan quinquennal dont l'échéance est prévue en 2018.

9.2 Veuillez indiquer la dépense d'amortissement (réelle et prévue) liée aux travaux de mise en conformité à effectuer au registre comptable des actifs du Transporteur, à partir de l'année 2011 (dépenses réelles 2011 à 2013, dépenses prévues 2014 et 2015).

R9.2

Le tableau qui suit présente les impacts liés aux travaux de corroboration du Transporteur sur la charge totale d'amortissement de 2011, 2012 et 2013 ainsi que les impacts prévus à l'égard des travaux de corroboration du Transporteur pour les années 2014 et 2015.

Les travaux de corroboration reliés aux onduleurs/redresseurs font partie des travaux de corroboration – Équipements multiples et justifient les impacts plus importants en 2014 et 2015. Le Transporteur tient à souligner que les travaux sur les onduleurs/redresseurs sont uniques de par la grande valeur de ces équipements et du nombre important de composantes à répartir dans des catégories ayant des durées d'utilité différentes. Ces travaux de corroboration se sont terminés en 2014.

Tableau R9.2
Impacts liés aux travaux de corroboration sur la charge totale d'amortissement

				Année de base	Année témoin
	2011	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Corroboration des actifs courants	13,9	18,7	10,7	23,0	8,3
Corroboration des équipements multiples	-	-	-	19,5	27,7
Total	**13,9**	**18,7**	**10,7**	**42,5**	**36,0**

ÉVOLUTION DE LA BASE DE TARIFICATION

Actifs incorporels

10. Référence : Pièce B-0018, p. 9.

Préambule :

Pour la rubrique « Logiciels », le Transporteur demande une hausse de 6,5 M$ (+ 5,5 %) entre l'année de base 2014 et l'année témoin 2015. Le Transporteur ne fournit aucune explication pour l'augmentation prévue en 2015.

Demande :

10.1 Veuillez justifier la hausse de 6,5 M$ pour la rubrique « Logiciels ».

R10.1

La hausse de 6,5 M$ pour la rubrique « Logiciels » s'explique par des mises en service prévues de l'ordre de 50,1 M$, principalement reliées à des projets de pérennité des systèmes, de mises en conformité, d'ajouts de fonctionnalités et d'innovation technologique ainsi que par l'amortissement des actifs de cette nature de l'ordre 43,6 M$.

Autres actifs – Contributions internes et autres

11. Références : (i) Pièce B-0031, p. 11 et 12;
(ii) Pièce B-0018, tableau 20, p. 22;
(iii) Dossier R-3905-2014, B-0037, tableau 2, p. 7;
(iv) Pièce B-0043, R.20.1, p. 32.

Préambule :

(i) « *Le Transporteur présente dans les tableaux suivants l'évaluation demandée pour les années 2013, 2014 et 2015. Selon la présente évaluation, une contribution du Distributeur serait requise pour les années 2014 et 2015. Cependant, celles-ci ne seront confirmées qu'en début des années suivantes, soit respectivement au premier trimestre de 2015 et de 2016, avec les coûts réels des mises en service effectivement réalisées durant les années 2014 et 2015.* »

Le Transporteur présente aux tableaux 6 à 8, l'évaluation de la contribution requise du Distributeur.

Année 2013 : n/a
Année 2014 : 217,9 M$
Année 2015 : 71,4 M$

(ii) Le Transporteur présente les mises en exploitation pour 2015. La contribution liée à l'agrégation des projets du Distributeur totalise (217,9) M$.

Le Distributeur présente l'évolution des contributions à des projets de raccordement, dont une mise en service au montant de 217,9 M$ en 2015.

Tableau 2 :
Évolution des contributions à des projets de raccordement (M$)

	Solde au 01/01/2013	MES 2013	Amort. 2013	Solde au 31/12/2013	MES 2014	Amort. 2014	Solde au 31/12/2014	MES 2015	Amort. 2015	Solde au 31/12/2015
VILLAGE CRI WASKAGANISH	65,2		(2,2)	63,0		(2,2)	60,8		(2,2)	58,6
Coûts de raccordement	58,3		(1,7)	56,6		(1,7)	54,9		(1,7)	53,2
Charges d'entretien et d'exploitation	6,9		(0,5)	6,4		(0,5)	5,9		(0,5)	5,4
PREMIER APPELS D'OFFRES ÉOLIEN A/O 2003-02		31,4		31,4		(1,6)	29,8		(1,6)	28,2
Coûts de raccordement		27,3		27,3		(1,4)	25,9		(1,4)	24,5
Charges d'entretien et d'exploitation		4,1		4,1		(0,2)	3,9		(0,2)	3,7
PROJETS EN CROISSANCE DU TRANSPORTEUR								217,9	(4,8)	213,1
Coûts de raccordement								189,5	(3,8)	185,7
Charges d'entretien et d'exploitation								28,4	(1,0)	27,4
AUTRES CONTRIBUTIONS	8,1	1,5	(0,0)	9,5	(4,7)	(0,0)	4,9	(5,9)	0,3	(0,7)
Contributions internes	6,2	1,4	0,1	7,6	(4,1)	0,1	3,7	(5,1)	0,4	(1,0)
Frais d'entretien	3,9	0,2	(0,3)	3,8		(0,3)	3,5	0,6	(0,3)	3,8
Revenus d'entretien	(2,0)	(0,1)	0,2	(1,9)	(0,6)	0,2	(2,3)	(1,4)	0,2	(3,5)
TOTAL	73,3	32,9	(2,2)	103,9	(4,7)	(3,8)	95,5	212,0	(8,3)	299,2

(iv) Le Transporteur présente un tableau soumis par le Distributeur en réponse à une DDR de la Régie.

COMPOSANTES	Solde au 31/12/2013	Solde au 31/12/2014	Solde au 31/12/2015
Contributions avec le Transporteur			
Village cri Waskaganish	63,0	60,8	58,6
Premier appels d'offres éolien A/O 2003-02	31,4	29,8	28,2
Projets en croissance du Transporteur			213,1
Autres contributions	28,8	23,1	16,4
- Travaux sur le réseau et activités de mesurage	(4,5)	(8,9)	(19,0)
- Autres	33,3	32,0	35,4
Total des contributions avec le Transporteur	**123,2**	**113,7**	**316,3**
Contributions avec le Producteur			
Autres contributions	(19,3)	(18,2)	(17,1)
TOTAL	**103,9**	**95,5**	**299,2**

Demandes :

11.1 Veuillez expliquer les raisons pour lesquelles la contribution reliée aux projets en croissance du Transporteur passe de 0 en 2013, 0 en 2014, à 217,9 M$ en 2015.

R11.1

Le détail des contributions requises du Distributeur reliées aux projets de croissance du Transporteur, pour la desserte de la charge locale, est présenté à la pièce HQT-12, Document 2, pages 12 et 13.

Pour 2013, aucune contribution n'a été requise du Distributeur, puisque les coûts liés aux mises en service des projets de croissance pour la desserte de la charge locale n'ont pas excédé les montants maximaux applicables. En 2014 et 2015, le Transporteur prévoit que les coûts des projets de croissance pour la desserte de la charge locale excéderont l'ensemble des montants maximaux applicables et qu'une contribution du Distributeur sera ainsi requise.

11.2 Veuillez commenter la possibilité de comptabiliser la contribution requise du Distributeur dans l'année concernée (MES réalisée) afin d'assurer que les coûts soient imputés à la bonne année (démarcation). Ainsi, le montant de la contribution de 217,9 M$ serait comptabilisé dans l'année 2014, plutôt qu'à l'année 2015.

R11.2

Comme mentionné à la pièce HQT-12, Document 2, le montant de la contribution 2014 ne sera confirmé qu'au premier trimestre de l'année 2015, soit une fois que les coûts réels des mises en service seront connus. Le Transporteur rappelle que la plupart des mises en service sont effectuées à la fin de l'année. Dans ce contexte, une mise en service retardée ou devancée d'un mois impacte le calcul de la contribution annuelle.

Lorsqu'une contribution annuelle est requise du Distributeur, celle-ci est amortie sur la durée d'utilité moyenne des actifs mis en service au cours de l'année. Par conséquent, l'impact sur la base de tarification d'un écart de quelques mois entre les mises en service des projets en fin d'année et la comptabilisation de la contribution au premier trimestre de l'année suivante est peu significatif, compte tenu de la moyenne des 13 soldes.

Fonds de roulement

12. Référence : Pièce B-0043, R21.1, p. 33.

Préambule :

À sa DDR, la Régie demandait une ventilation détaillée de l'augmentation prévue de 13,6 M$ pour 2015, à la rubrique « matériaux, combustibles, et fournitures ». Le Transporteur répond que « *cet écart attribuable à une augmentation des stocks et du matériel nécessaire pour au modèle de gestion des actifs* ».

Demande :

12.1 Veuillez ventiler l'augmentation prévue de 13,6 M$ distinctement entre les principales composantes ayant causé la hausse prévue, et expliquer les variations.

R12.1

Le Transporteur présente dans le tableau R12.1 la ventilation demandée. Cependant, il précise que cet écart résulte de l'indexation de l'écart historique entre l'année de base et l'année réelle 2013. Comme mentionné à la pièce HQT-2, Document 3, page 11, dans son Rapport annuel 2013, le Transporteur a, au cours de l'année 2013, procédé à une augmentation de ses inventaires de matériaux et fournitures nécessaires à la réalisation des travaux.

Par conséquent, l'explication fournie par le Transporteur en réponse à la question 21.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie, est la même pour toutes les rubriques, soit une augmentation des stocks et du matériel nécessaire pour répondre notamment aux interventions de maintenance additionnelles en lien avec le modèle de gestion des actifs.

Tableau R12.1
Ventilation des coûts des Matériaux, combustibles et fournitures par catégorie

Matériaux, combustible et fournitures
(en millions de dollars)

Catégories	Année témoin 2014	Année témoin 2015	écart
Disjoncteurs (équipements accessoires)	20,3	22,1	1,8
Quincaillerie de lignes	17,2	22,4	5,2
Isolateurs	1,4	2,6	1,2
Matériel de postes	18,9	21,8	2,9
Quincaillerie de pylônes	4,7	5,3	0,6
Autres	16,8	18,6	1,8
Total	**79,3**	**92,9**	**13,6**

Mises en service

13. Références : (i) R-3823-2012, pièce C-HQT-0030, tableau 21, p. 20;
(ii) Pièce B-0018, tableau 19, p. 21;
(iii) Pièce B-0018, tableau 20, p. 22.

Préambule :

(i) Pour le projet *Intégration des parcs éoliens de l'Appel d'offres A/O 2005-03*, le montant de mise en service (MES) prévu est de 132,9 M$ pour l'année autorisée 2014.

(ii) Pour le projet *Intégration des parcs éoliens de l'Appel d'offres A/O 2005-03*, le montant de MES prévu est de 132,9 M$ pour l'année de base 2014.

(iii) Pour le projet *Intégration des parcs éoliens de l'Appel d'offres A/O 2005-03*, le montant de MES prévu est de 129,7 M$ pour l'année témoin 2015.

Demandes :

13.1 Veuillez indiquer le montant prévu de la MES attribuable au « Remboursement des postes de départ » pour l'année de base 2014, ainsi que le montant autorisé correspondant à l'année autorisé 2014 (au dossier R-3823-2012).

R13.1

Le Transporteur tient à préciser que le montant au préambule iii) devrait se lire 80,7 M$ au lieu de 129,7 M$.

Le tableau R13.1 présente la conciliation des mises en service de la rubrique Immobilisations reliées au projet Intégration des parcs éoliens – Appel d'offres 2005-03.

Tableau R13.1
Mises en service – Immobilisations
Intégration des parcs éoliens – Appel d'offres 2005-03

	2014		2015
	D-2014-035	Année de base	Année témoin
Remboursement des postes de départ	52,4	56,2	57,6
Autres	80,5	76,7	23,1
Immobilisations	**132,9**	**132,9**	**80,7**

13.2 Veuillez indiquer le montant prévu de la MES attribuable au « Remboursement des postes de départ » pour l'année témoin 2015.

R13.2

Voir la réponse à la question 13.1.

14. Références : (i) Rapport annuel HQT 2013, HQT-3, document 1, p. 20 et 21;
(ii) Rapport annuel HQT 2012, HQT-5, document 1, R9.1, p. 14;
(iii) Tarifs et Conditions des services de transport d'Hydro-Québec, mise à jour le 1er août 2014, p. 177.

Préambule :

(i) Le coût total prévu pour l'intégration des parcs éoliens de l'Appel d'offres A/O 2005-03 s'élève à 1 108,9 M$, en baisse de - 382,3 M$ (- 25,6 %) par rapport au montant autorisé par la Régie de 1 491,3 M$.

Pour la rubrique « Remboursement des postes de départ », le Transporteur explique les contributions moindres prévues totalisant 239,4 M$:

Note 1 :
« *En ce qui a trait aux demandes de remboursement des producteurs pour les coûts des postes de départ et le réseau collecteur de parcs éoliens, le montant réclamé ou anticipé peut être inférieur au montant prévu initialement. Les producteurs peuvent réclamer leurs coûts réels jusqu'à concurrence de la contribution maximale inscrite aux Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec en vigueur à la signature de l'entente de raccordement. Ceux-ci réclament cependant le montant maximal indiqué dans le contrat d'approvisionnement, qui précède généralement de quelques années l'entente de raccordement.* » [nous soulignons]

(ii) En réponse à une DDR, le Transporteur effectue une ventilation du budget autorisé par la Régie et de la prévision, pour chacun des 14 parcs éoliens.

Tableau R9.1
Écarts par parc éolien entre le Budget et la Prévision

Parcs Éoliens	Budget	Prévision	Écarts
Parc éolien de Saint-Robert-Bellarmin	21,0	8,8	-12,2
Parc éolien de Clermont	23,5	14,1	-9,5
Parc éolien de L'Érable	25,9	11,0	-14,9
Parc éolien des Moulins	49,6	29,6	-20,0
Parc éolien du Plateau	44,1	32,9	-11,2
Parc éolien du Massif-du-Sud	39,3	16,5	-22,8
Parc éolien de New Richmond	21,0	12,5	-8,4
Parc éolien de la Rivière-du-Moulin	98,0	66,5	-31,5
Parc éolien Seigneurie de Beaupré 2 & 3	86,5	51,7	-34,8
Parc éolien de la Montérégie (Saint-Rémi)	26,2	11,0	-15,2
Parc Éolien de Témiscouata II *	13,1	5,5	-7,6
Parc éolien des Vents du Kempt	26,2	11,0	-15,2
Parc éolien de Lac-Alfred	84,0	57,0	-27,0
Parc éolien de la Seigneurie de Beaupré 4	22,1	12,9	-9,2
Résultat	**580,4**	**341,0**	**-239,4**

** aurapavant parc St-Valentin (Enercon)*

(iii) « *Dans le cas d'un parc éolien, une contribution maximale distincte, additionnelle à celle indiquée ci-dessus* [tableau indiquant la contribution maximale du Transporteur aux coûts d'un poste de départ autorisée par la Régie à compter du 20 mars 2014], *s'applique au réseau collecteur jusqu'à concurrence des montants maxima suivants : 185 $/kW pour les parcs éoliens n'appartenant pas à Hydro-Québec* [...], *quels que soient la tension à laquelle est raccordé le parc éolien et le palier de puissance du parc éolien.* »

Demandes :

14.1 Veuillez justifier l'utilisation de la contribution maximale admissible prévue, selon T & C (référence (iii)), dans les prévisions budgétaires, plutôt que l'utilisation des coûts estimés.

R14.1

Le Transporteur fait part des éléments suivants en ce qui a trait à la contribution maximale :

1) Le Transporteur a initialement utilisé, dans les prévisions des coûts lors du dépôt de la demande d'investissement visant le projet d'intégration des parcs éoliens de l'appel d'offres A/O 2005-03, la contribution maximale applicable selon les dispositions à l'appendice J, section B, des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec (« Tarifs et conditions »)* pour le remboursement du poste de départ et du réseau collecteur[2].

En ce qui concerne les coûts des réseaux collecteurs, le Transporteur a utilisé la contribution maximale de 185 $/kW. À cet effet, pour les prévisions associées aux réseaux collecteurs, le Transporteur s'est appuyé pour fins de comparaison, sur les coûts estimés par les promoteurs, tels qu'ils apparaissent dans les contrats d'approvisionnement en électricité signés avec le Distributeur[3]. En calculant la moyenne[4] des estimations fournies par les promoteurs, le coût par kW dépassait la contribution maximale de 185 $/kW. Par ailleurs, pour les postes de départ, le Transporteur a utilisé les contributions maximales en vertu des *Tarifs et conditions*, puisqu'il ne disposait pas d'autres estimations, comme indiqué en réponse à la question 14.2b. Le Transporteur a ainsi considéré approprié, dans ces circonstances, d'adopter une approche prudente lors de l'évaluation de ses prévisions pour tous les parcs éoliens.

2) Selon l'entente administrative intervenue entre le Distributeur et le Transporteur pour l'intégration des parcs éoliens de l'appel d'offres 2005-03[5], le montant final versé au promoteur, pour le remboursement du poste de départ et du réseau collecteur, doit tenir compte des engagements prévus au contrat d'approvisionnement en électricité.

Le Transporteur a traduit cette approche dans les ententes de raccordement ultérieures à l'entente administrative.

---

2 Les promoteurs peuvent réclamer des coûts jusqu'à concurrence de la contribution maximale inscrite aux *Tarifs et conditions* en vigueur à la signature de l'entente de raccordement avec le Transporteur.

3 Voir article 17.2 à la page 25 des contrats déposés dans la pièce HQD-1, document 1 du dossier R-3676-2008.

4 La moyenne est de l'ordre de 200 $/kW en excluant les coûts d'exploitation et d'entretien applicables (de 15 %).

5 Dossier R-3742-2010, pièce HQT-1, Document 1, Annexe 2, article 6.1.3, dans la section des dispositions traitant de la gestion des risques.

Ainsi, considérant que le remboursement net ne pouvait excéder le montant maximal applicable en vertu du contrat d'approvisionnement en électricité, puisque toute différence entre ce montant et celui réclamé par le promoteur en vertu des contributions maximales applicables des *Tarifs et conditions* devait être versée directement au Distributeur, le Transporteur a observé qu'en pratique, les promoteurs facturaient seulement le montant maximum applicable en vertu dudit contrat, d'où l'ajustement des prévisions à la baisse de 239,4 M$ précisé à la référence (i).

14.2 Veuillez fournir, pour chacun des parcs éoliens mentionnés à la référence (ii), les informations suivantes :

a) le remboursement initialement prévu par le Transporteur calculé suivant les modalités stipulées aux Tarifs et Conditions (référence (iii));

R14.2a

Le remboursement initialement prévu suivant les modalités stipulées aux *Tarifs et conditions* est présenté dans le tableau suivant.

Tableau R14.2a

Remboursement des postes de départ et des réseaux collecteurs selon les *Tarifs et conditions* calculés au moment de la demande d'investissement

Parcs Éoliens	Poste	Réseau collecteur	Total
Parc éolien de Saint-Robert-Bellarmin 80 MW	6,2	14,8	21,0
Parc éolien de Mont Rothery (anc. Clermont) 74 MW	9,8	13,7	23,5
Parc éolien de L'Érable 100 MW	7,4	18,5	25,9
Parc éolien des Moulins 135,7 MW	20,7	28,9	49,6
Parc éolien du Plateau 138,6 MW	18,4	25,6	44,1
Parc éolien du Massif-du-Sud 150 MW	11,6	27,8	39,3
Parc éolien de New Richmond 66 MW	8,8	12,2	21,0
Parc éolien de Rivière-du-Moulin 350 MW	33,3	64,8	98,0
Parc éolien Seigneurie de Beaupré 2 & 3 272 MW	36,2	50,3	86,5
Parc éolien de la Montérégie 100 MW	7,7	18,5	26,2
Parc éolien Témiscouata II (anc. St-Valentin) 50 MW	3,9	9,3	13,1
Parc éolien Vents du Kempt 100 MW	7,7	18,5	26,2
Parc éolien de Lac-Alfred 300 MW	28,5	55,5	84,0
Parc éolien Seigneurie de Beaupré 4 68 MW	9,5	12,6	22,0
TOTAL	**209,5**	**370,8**	**580,4**

b) les coûts estimés disponibles au moment de l'appel d'offres par les promoteurs pour les postes de départ et le réseau collecteur;

R14.2b

Le Transporteur ne dispose pas d'informations autres que les estimations fournies par les promoteurs dans les contrats d'approvisionnement en électricité signés avec le Distributeur.[6] Dans ces contrats, seules les estimations faites pour le réseau collecteur y sont indiquées.

c) les remboursements accordés par le Transporteur pour les réclamations demandées à ce jour.

R14.2c

Les remboursements accordés à ce jour par le Transporteur pour les réclamations des promoteurs relatives aux parcs éoliens issus de l'appel d'offres 2005-03 sont les suivants.

Tableau R14.2c

Remboursement accordés à ce jour par le Transporteur aux promoteurs

Parcs Éoliens	Réel
Parc éolien de Saint-Robert-Bellarmin	8,8
Parc éolien de L'Érable	11,0
Parc éolien du Plateau	32,9
Parc éolien de New Richmond	12,5
Parc éolien Seigneurie de Beaupré 2 & 3	51,4
Parc éolien de la Montérégie (Saint-Rémi)	11,0
Parc éolien de Lac-Alfred	57,0

15. Références : (i) R-3823-2012, pièce C-HQT-0030, tableau 21, p. 20;
(ii) Pièce B-0018, tableau 19, p. 21;
(iii) Pièce B-0018, tableau 20, p. 22.

Préambule :

(i) Pour le projet *Intégration des parcs éoliens A/O 2009-02*, le montant de MES prévu est de 44,2 M$ pour l'année autorisée 2014.

(ii) Pour le projet *Intégration des parcs éoliens A/O 2009-02*, le montant de MES prévu est de 48,7 M$ pour l'année de base 2014.

(iii) Pour le projet *Intégration des parcs éoliens A/O 2009-02*, le montant de MES prévu est de 42,8 M$ pour l'année témoin 2015.

[6] Voir article 17.2 à la page 25 des contrats déposés dans la pièce HQD-1, document 1 du dossier R-3676-2008.

Demandes :

15.1 Veuillez indiquer le montant prévu de la MES attribuable au « Remboursement des postes de départ » pour l'année de base 2014, ainsi que le montant autorisé correspondant à l'année autorisé 2014.

R15.1

Le tableau R15.1 présente la conciliation des mises en service de la rubrique « Immobilisations » reliées au projet d'Intégration des parcs éoliens – Appel d'offres 2009-02.

Tableau R15.1
Mises en service – « Immobilisations »
Intégration des parcs éoliens – A/O 2009-02

	2014		2015
	D-2014-035 (note 1)	Année de base	Année témoin
Remboursement des postes de départ		31,8	23,7
Autres		16,9	19,1
Immobilisations	**0,0**	**48,7**	**42,8**

Note 1: la Régie de l'énergie a refusé l'intégration de ce projet à la base de tarification suite à la décision D-2014-035.

15.2 Veuillez indiquer le montant prévu de la MES attribuable au « Remboursement des postes de départ » pour l'année témoin 2015.

R15.2

Voir la réponse à la question 15.1.

16. Référence : Pièce B-0018, tableau 18, p. 20.

Préambule :

Le montant autorisé par la Régie pour le projet d'intégration des parcs éoliens de l'Appel d'offres A/O 2009-02 s'élève à 281,7 M$.

Demande :

16.1 Veuillez fournir un tableau afin de détailler le coût total prévu à ce jour.

R16.1

Le tableau R16.1 présente le détail des coûts prévus de chacun des parcs, du renforcement de réseau de la Gaspésie, du renforcement du réseau principal, de télécommunication et des remboursements prévus pour les postes de départ.

Tableau R16.1
Coûts prévus (en k$) – Appel d'offres 2009-02

	Coût total prévu
Parc éolien MRC de Témiscouata	1 981,8
Parc éolien de St-Damase	1 494,6
Parc éolien de Viger-Denonville	2 647,7
Parc éolien du Granit	297,3
Parc éolien de la Côte-de-Beaupré	500,3
Parc éolien du Plateau 2	411,1
Parc éolien de La Mitis	410,8
Parc éolien de St-Cyprien	767,6
Parc éolien de Pierre-de Saurel	558,3
Parc éolien de Frampton	2 128,1
Parc éolien de St-Philémon	4 502,1
Parc éolien Val-Éo	1 111,2
Renforcement de réseau de la Gaspésie	24 596,2
Renforcement du réseau principal	131 135,6
Télécommunication	8 433,6
Remboursements de postes de départ	64 925,4
Total	**245 901,7**

17. Références : (i) Pièce B-0018, p. 21;
(ii) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-0030, p. 20.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente les mises en service de l'année de base 2014, pour un total de 2 307,4 M$.

(ii) Le Transporteur présente les mises en service de l'année témoin 2014, pour un total de 2 307,4 M$.

Le tableau ci-dessous indique les projets inclus aux références (i) et (ii), pour lesquels la Régie souhaite avoir de plus amples informations.

(En M$ de dollars)	*2014*						
	Autorisé			*de Base*			*Variation*
	Immobilisation	*Contribution & autres*	*TTL*	*Immobilisation*	*Contribution & autres*	*TTL*	*M$*
	R-3823 -2012			*R-3903-2014*			
Ouverture du réseau de transport 315 kV sur le corridor Qc-Mtl (Poste Boût-de-l'Île)	180,2		180,2	139,8		139,8	**40,4**
Raccordement des centrales de la complexe la Romaine	822,7	-82,3	740,4	848,2	-69,2	779,0	**(38,6)**
Poste Henri-Bourassa	exclu		0,0	63,8		63,8	**(63,8)**
Poste Lefrançois	exclu		0,0	36,9		36,9	**(36,9)**
Renformement de réseau de transport à 315 kV de l'Abitibi	102,2		102,2	93,2		93,2	**9,0**
Poste St-Césaire Bedford	91,1		91,1	78,1		78,1	**13,0**
Poste Némiscau	52,0		52,0	44,3		44,3	**7,7**
Ajout d'un compensateur statique - Boucle de Montreal	49,8		49,8	exclu		0,0	**49,8**
Poste Boût de l'île - ajout compensateur statique	exclu		0,0	43,9		43,9	**(43,9)**
MEE < 5 M$ - Autres	-21,5	0,0	-21,5	-113,5	4,4	-109,1	**87,6**

Demandes :

17.1 Veuillez justifier les 9 variations figurants au tableau ci-dessus.

R17.1

Le tableau R17.1 présente les justifications des variations des mises en service de l'année 2014 pour les neuf variations figurant au tableau du préambule.

Tableau R17.1
Justifications des variations des mises en service 2014 (M$)

	2014 Autorisé TTL R-3823-2012	2014 de Base TTL R-3903-2014	Variation M$	Justifications
Ouverture du réseau de transport 315 kV sur le corridor Qc-Mtl (Poste Boût-de-l'Île)	180,2	139,8	40,4	Devancement de la mise en service partielle de 2014 à 2013 du poste Boût-de-l'Île pour 13 M$. Diminution de coûts d'environ 23 M$ causée par un marché favorable de l'approvisionnement.
Raccordement des centrales de la complexe la Romaine	740,4	779,0	-38,6	Hausse de coûts due principalement à la complexité des travaux de lignes, à la logistique des accès pour la réalisation des travaux et au déboisement et autres.
Poste Henri-Bourassa	0,0	63,8	-63,8	La mise en service de ce projet est prévue en 2014. Quoique que le Transporteur n'a pas considéré la mise en service dans sa base de tarification pour l'année autorisée 2014, il tente d'en réaliser la mise en service en 2014.
Poste Lefrançois	0,0	36,9	-36,9	La mise en service de ce projet est prévue en 2014. Quoique que le Transporteur n'a pas considéré la mise en service dans sa base de tarification pour l'année autorisée 2014, il tente d'en réaliser la mise en service en 2014.
Renforcement réseau de transport à 315 kV de l'Abitibi	102,2	93,2	9,0	Réduction de coûts causée principalement par un marché favorable pour l'octroi du contrat d'approvisionnement.
Projet St-Césaire Bedford	91,1	78,1	13,0	Réduction de coûts causée principalement par un marché favorable pour l'octroi du contrat de construction.
Poste Némiscau	52,0	44,3	7,7	Réduction de coûts causée principalement par un marché favorable pour l'octroi du contrat de construction.
Poste Bout-de-l'Île - ajout compensateur statique (même que Boucle de Montréal)	49,8	43,9	5,9	Le projet "Ajout d'un compensateur statique - Boucle de Montréal" est le même projet que "Poste Boût-de-l'Île - ajout compensateur statique", le nom fut ajusté pour refléter le nom du dossier soumis à la Régie. Réduction de coûts causée principalement par un marché favorable pour l'octroi du contrat d'approvisionnement.

17.2 Veuillez ventiler les montants inscrits à la rubrique « Autres ». Veuillez expliquer les variations.

R17.2

La rubrique « Autres » est composée de projets d'investissement (autorisations supérieures à 25 M$) ayant un montant annuel de mises en service inférieur à 5 M$.

Pour l'année de base 2014, le Transporteur a constaté une augmentation de ces mises en service par rapport à la valeur autorisée de la demande tarifaire visant les années 2013 et 2014. Le Transporteur conserve son niveau de mises en service équivalent à sa demande 2014, ce qui explique le montant négatif.

18. Références : (i) Pièce B-0018, tableau 19 p. 21;
(ii) Pièce C-HQT-65, R22.1, p. 37;
(iii) Décision D-2014-035, par. 498, p. 107.

Préambule :

(i) Projet Chomedey
Valeur autorisée par la Régie = 75,8 M$
Total cumulé à l'année de base 2014 = 87,9 M$
Dépassement de coûts = 12,1 M$ (ou 16 %)

(ii) Le Transporteur répond à une DDR de la Régie : « […] *Ainsi, les principaux dépassements de coûts anticipés pour le projet ne seront observés qu'en 2015. Lors de la demande d'inclusion de ces dépassements de coûts à la base de tarification du Transporteur pour l'année 2015, la Régie aura alors l'occasion de les examiner ainsi que l'avancement des travaux reliés au projet du poste Chomedey*. »

(iii) « *[498] La Régie juge satisfaisantes les informations fournies par le Transporteur à l'égard des dépassements de coûts du poste Chomedey.* ***La Régie autorise l'inclusion à la base de tarification, pour les années 2013 et 2014 respectivement, des montants de 13,1 M$ et de 13,0 M$ relatifs aux mises en exploitation prévues pour le projet du poste Chomedey.*** »

Demandes :

18.1 Veuillez commenter le statut du projet Chomedey. Le projet est-il terminé ou en cours. Veuillez élaborer.

R18.1

Le projet Chomedey est toujours en cours de réalisation.

Comme précisé à la pièce HQT-3, Document 1, page 7 du Rapport annuel 2013 du Transporteur, en date du 31 décembre 2013, des mises en service totalisant 65 M$ ont déjà été réalisées dans le cadre de ce projet, dont 14,6 M$ en 2013. La mise en service finale du projet est prévue en décembre 2014 pour un montant additionnel de l'ordre de 22,8 M$, portant ainsi la valeur totale estimée du projet à 87,8 M$. L'écart de mises en service pour l'année 2014 entre le montant autorisé (dossier R-3823-2012) et de base (dossier R-3903-2014) est de 9,8 M$. Cet écart est lié au devancement de la mise en service finale de l'année 2015 à 2014 prévue pour 20,2 M$ qui est maintenant incluse dans les coûts de la mise en service 2014, combiné principalement à une réduction des coûts initialement prévus pour les mises en service 2014 et 2015 de l'ordre de 10,4 M$.

Pour arriver à un tel résultat, l'entrepreneur réduit l'horizon de réalisation des différentes étapes de construction du projet (construction d'un disjoncteur en même temps qu'une section de ligne). Ce devancement résultera en un impact favorable sur les frais financiers, la gérance du projet incluant la contingence et autres.

18.2 Veuillez indiquer si la Régie devrait s'attendre à une mise en service finale en 2015, tel qu'indiqué par le Transporteur à la référence (ii). Dans l'affirmative, veuillez expliquer l'exclusion du projet au tableau des MES pour l'année 2015.

R18.2

Comme spécifié dans la réponse à la question 18.1, le Transporteur prévoit réaliser la mise en service finale du projet en 2014, ce qui explique l'exclusion du projet au tableau des mises en service prévues pour l'année 2015.

AUTRES CHARGES – ACHATS DE SERVICE DES TRANSPORT

19. Références : (i) Pièce B-0017, p. 7;
(ii) Dossier R-3908-2014.

Préambule :

(i) Le Transporteur mentionne :

« *La projection des achats de service de transport sur le réseau de la Société en commandite Hydroélectrique Manicouagan (la « SCHM ») est de 0,9 M$ et de 1,0 M$ pour les années 2014 et 2015 respectivement.* »

(ii) Le dossier, déposé à la Régie le 29 septembre 2014, consiste en une demande de modification du tarif du service de transport d'électricité de la SCHM.

Demande :

19.1 Veuillez préciser si le montant de 1,0 M$ projeté pour 2015 pour les achats de service de transport auprès de la SCHM selon la référence (i) reflète les paramètres considérés dans le dossier mentionné à la référence (ii).

R19.1

Les achats de service de transport auprès de la SCHM selon la référence (i) reflètent les paramètres de base considérés dans le dossier mentionné à la référence (ii). Si le dossier à la référence (ii) est conclu avant la décision de la Régie au présent dossier, le Transporteur en tiendra compte en ce qui a trait aux achats de service de transport auprès de la SCHM pour l'année 2015.

PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

20. Références : (i) Pièce B-0023, p.6;
(ii) Pièce B-0051, R.1.3a), p. 5.

Préambule :

(i) Le Transporteur mentionne :

« *Afin d'assurer un niveau de fiabilité adéquat au réseau de transport, le Transporteur utilise des critères de conception qui encadrent la réalisation de ses études de planification pour le choix d'une solution optimale sur les plans technique, économique et environnemental.*

Ces critères permettent d'assurer que le réseau de transport dispose de suffisamment de souplesse et de robustesse pour être en mesure de satisfaire aux besoins de transport en toute sécurité, malgré la variabilité des conditions d'exploitation, la survenance de défauts et l'indisponibilité d'équipements. Ils servent également de base au jugement que le Transporteur doit porter sur les besoins de renforcement et d'expansion du réseau et au déploiement des solutions qu'il propose pour satisfaire les besoins de sa clientèle. » [nous soulignons]

(ii) Le Transporteur répond à SÉ-AQLPA que ses critères de conception n'ont pas changé au cours des dernières années.

Conformément à la décision D-2014-162, la Régie ne compte pas examiner les critères de conception au présent dossier.

La Régie est d'avis que cette information est utile pour la compréhension de la planification des investissements du Transporteur.

Demande :

20.1 Le cas échéant, si des modifications étaient apportées aux critères de conception, veuillez indiquer si le Transporteur aurait des objections à les présenter à la Régie dans le cadre du dossier tarifaire subséquent aux changements. Veuillez motiver.

R20.1

Selon la *Loi sur la Régie de l'énergie*, seules les exigences techniques de raccordement au réseau sont soumises à l'approbation de la Régie. Les critères de conception du réseau de transport sont sous la responsabilité du Transporteur. Ils peuvent, à la suite d'un processus interne rigoureux et de temps à autre, être modifiés. Dans le cadre de ses demandes d'autorisation de projets d'investissement auprès de la Régie, le Transporteur est disposé à faire état d'éventuelles modifications apportées à ses critères qui ont un impact sur les projets qui y sont discutés.