

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) À
HYDRO-QUÉBEC (LE TRANSPORTEUR) RELATIVE À LA MODIFICATION DES TARIFS ET
CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2016**

EFFICIENCE

1. Référence : Pièce B-0008, p. 5.

Préambule :

« Le Transporteur rappelle que le nombre d'actifs ayant atteint un âge supérieur ou égal à plus de 50 % de leur durée de vie utile s'est accru au cours des 10 dernières années et continuera de croître. À titre de référence, la figure 1 illustre la distribution de l'âge des transformateurs du Transporteur. Elle démontre que l'âge de la majorité des transformateurs du parc d'actifs est au-delà de 50 % de leur durée de vie utile ». [nous soulignons]

Demande :

1.1 Veuillez fournir, sous forme d'un tableau par famille d'équipements standardisés, un portrait global de l'évolution du nombre d'actifs ayant atteint un âge supérieur ou égal à plus de 50 % de leur durée de vie utile respective, pour l'année à laquelle ce portrait a été mis à jour le plus récemment.

2. Référence : Pièce B-0008, p. 6.

Préambule :

« Les résultats des simulations du Transporteur ainsi que les analyses de performance des équipements et du réseau dans son ensemble, mises à jour depuis la mise en œuvre du modèle de gestion des actifs, confirment que l'accroissement de la maintenance préventive (systématique et conditionnelle dont la maintenance conditionnelle ciblée) demeure essentiel au contrôle de l'évolution du risque de défaillance partielle, compte tenu de la maturité du parc d'actifs. » [nous soulignons]

Demande :

2.1 Veuillez déposer un sommaire des résultats des simulations et des analyses de performance par famille d'équipements dont il est question en référence.

- 3. Références :** (i) Pièce B-0008, p. 9;
(ii) Pièce B-0015, p. 5.

Préambule :

(i) « *Tel que mentionné dans le dossier R-3903-2014, à la pièce HQT-3, Document 1, le Transporteur considère le projet IMAGINE comme l'une des nombreuses initiatives qui pourra lui permettre d'améliorer son efficacité opérationnelle par l'installation d'équipements et le développement de systèmes de télésurveillance permettant de mieux connaître, en temps réel, l'état et la performance des équipements. Dans le contexte où cette technologie est d'abord introduite dans les postes stratégiques et que ces postes sont ou seront assujettis à de nouvelles normes de protection des infrastructures critiques, le Transporteur priorise présentement les mises à niveau nécessaires en sécurisation des systèmes avant de poursuivre le déploiement de sa stratégie originale* ». [nous soulignons]

(ii) « *En plus des besoins additionnels suscités par les activités accrues de maintenance et la réalisation des projets de pérennité visant le remplacement progressif de ses actifs, le Transporteur, à l'instar des juridictions voisines, se prépare à l'implantation et l'application de la version 5 des normes de protection des infrastructures critiques (« CIP ») de la North American Electric Reliability Corporation (« NERC ») au 1er avril 2016. Il concentre ses efforts sur la mise en conformité des systèmes électroniques du réseau de transport principal ayant un impact élevé et moyen sur la fiabilité de ce dernier* ». [nous soulignons]

Demande :

- 3.1 Veuillez préciser si la priorité accordée par le Transporteur dans le cadre des infrastructures critiques en (i) est en lien avec l'implantation de la version 5 des normes CIP dont il est question en (ii). Veuillez élaborer.

- 4. Référence :** Pièce B-0008, p. 12.

Préambule :

« *En effet, la conclusion d'ententes-cadres avec les fournisseurs a entre autres permis de standardiser les familles d'équipements et de réduire significativement le nombre de gammes d'équipements utilisés sur le réseau. La conclusion d'ententes-cadres sur des durées de 3 à 5 ans a donné lieu à des économies d'échelle pour l'acquisition des équipements stratégiques ainsi qu'une garantie de qualité sur les biens acquis* ». [nous soulignons]

Demande :

4.1 Veuillez fournir la liste des familles d'équipements standardisés pour lesquelles des ententes-cadres ont été conclues ainsi que les périodes sur lesquelles ces ententes-cadres s'appliquent.

- 5. Références :** (i) Pièce B-0008, p. 13;
(ii) Pièce B-0008, p. 15.

Préambule :

(i) « *La courbe pointillée établit le niveau d'ETC théorique qui aurait été requis pour faire face à la croissance des activités en projets en l'absence des nouvelles façons de faire.* »

(ii) « *Le découpage des investissements entre les investissements générant des revenus additionnels (projets en croissance) et les investissements ne générant pas de revenus additionnels (projets en pérennité, en maintien et amélioration de la qualité et respect des exigences) est nécessaire au calcul de la courbe théorique des besoins en ETC. En effet, les travaux à exécuter dans une installation existante, tel que c'est typiquement le cas pour les investissements ne générant pas de revenus additionnels comme les projets en pérennité, requièrent entre 3 et 4 fois plus d'heures de ressources internes que les travaux réalisés dans une nouvelle installation, généralement associés aux projets appartenant à la catégorie d'investissements générant des revenus, soit les projets en croissance* ».

Demande :

5.1 Veuillez déposer les données de base ainsi que la méthodologie ayant servi à établir les niveaux annuels et, de ce fait, la courbe des ETC théoriques.

- 6. Références :** (i) Pièce B-0008, p. 14;
(ii) Pièce B-0008, p. 17.

Préambule :

(i) « *En effet, le Transporteur a poursuivi l'évolution de ses pratiques de planification en maintenance par le biais de l'introduction de la priorisation centralisée détaillée pour une portion significative de ses heures de maintenance issue de la planification opérationnelle centralisée (« POC »)* ». [nous soulignons]

(ii) « *Solution de planification opérationnelle consolidée (POC)* » [nous soulignons]

Demande :

6.1 Veuillez préciser s'il existe une distinction entre la *planification opérationnelle centralisée* et la *planification opérationnelle consolidée*. Si oui, veuillez élaborer.

- 7. Références :**
- (i) Pièce B-0008, p. 14;
 - (ii) Pièce B-0008, p. 15;
 - (iii) Pièce B-0008, p. 15-16;
 - (iv) Pièce B-0015, p. 11.

Préambule :

(i) « *Le Transporteur considère que l'évolution de ses pratiques en planification, conjuguée aux pratiques d'exploitation, a non seulement contribué à l'optimisation de sa force de travail, mais également à la diminution significative du niveau de ressources affectées à la réalisation d'activités moins pressantes tout en améliorant les indicateurs Taux de bris et IC-opérationnel* ». [nous soulignons]

(ii) « *La stratégie de maintenance et la priorisation détaillée permettent de contrôler la progression et, dans certains cas, réduire directement le taux de bris pouvant avoir un impact sur la disponibilité du réseau et les coûts relatifs à son exploitation* ». [nous soulignons]

(iii) « *Cette intensification du niveau d'intervention sur les transformateurs de puissance a contribué à réduire significativement le taux de bris des postes sur le réseau principal et ainsi maintenir, sinon améliorer, la sécurité, la fiabilité et la disponibilité du réseau de transport. Cela s'est avéré déterminant pour assurer la qualité de service attendue suite au deuxième hiver froid consécutif au cours duquel le réseau a été particulièrement sollicité* ». [nous soulignons]

(iv) « *Pour 2014, les retours d'expérience s'avèrent positifs au plan des résultats, comme expliqué en détail à la pièce HQT-3, Document 1. En bref, le Transporteur note les effets favorables, au niveau des taux de bris, des activités de maintenance préventive sur les transformateurs de puissance, dont ses initiatives de maintenance conditionnelle ciblée effectuées sur des équipements stratégiques. Toutefois, les coûts de maintenance des équipements stratégiques ont été plus élevés que la projection que le Transporteur en avait faite lors de sa demande tarifaire 2015* ». [nous soulignons]

Demandes :

7.1 Veuillez déposer un exemple concret et chiffré de l'amélioration observée de l'indicateur Taux de bris, sur les transformateurs de puissance, pour la période 2009 à 2015. Veuillez élaborer sur l'ampleur de l'amélioration observée au niveau du taux de bris des transformateurs de puissance.

7.2 Veuillez élaborer sur la stratégie du Transporteur pour relever les défis de pérennisation et de fiabilité à long terme de son réseau de transport.

8. Référence : Pièce B-0008, p. 16.

Préambule :

« Les interventions en maintenance préventive sur les transformateurs de puissance, jumelées à une stratégie de maintenance conditionnelle ciblée, que ce soit des interventions en régénération d’huiles ou de remplacement de pièces plus coûteuses telles que les changeurs de prises ou de traversées permettront d’améliorer la durée de vie utile de ces transformateurs et leur fiabilité relative ». [nous soulignons]

Demande :

8.1 Veuillez préciser l’amélioration anticipée de la durée de vie moyenne des transformateurs de puissance résultant des interventions du Transporteur.

9. Référence : Pièce B-0008, p. 16.

Préambule :

« Les retours d’expérience de 2014 se révèlent extrêmement positifs bien que les coûts de maintenance des équipements stratégiques se sont avérés plus élevés que la prévision présentée par le Transporteur dans sa demande tarifaire pour l’année 2015. À ce titre, le Transporteur prévoit pour 2016 les coûts nécessaires pour le maintien du rythme de maintenance préventive des transformateurs de puissance et poursuit la mise en œuvre de son modèle de gestion des actifs par l’application d’une stratégie similaire pour les disjoncteurs à haute tension du réseau principal. Par le biais d’une intensification des interventions de maintenance préventive sur ces disjoncteurs, le Transporteur vise également une amélioration à court et moyen termes des taux de bris ». [nous soulignons]

Demandes :

9.1 Veuillez illustrer l’ampleur de l’amélioration anticipée de l’application d’une stratégie similaire à celle des transformateurs tant sur les taux de bris que sur le prolongement de la durée de vie utile des disjoncteurs à haute tension du réseau principal.

9.2 Veuillez quantifier l’augmentation des investissements qui seraient requis à titre d’alternative à la maintenance préventive des transformateurs de puissance et des disjoncteurs à haute tension.

10. Référence : Pièce B-0008, p. 16.

Préambule :

« Après cette emphase initiale portant sur les transformateurs et les disjoncteurs, la mise en œuvre de la stratégie de maintenance conditionnelle ciblée se poursuivra sur l'ensemble des équipements du parc pour lesquels le risque de défaillance justifie une telle intervention ».

Demande :

10.1 Veuillez dresser la liste des autres équipements pour lesquels une maintenance conditionnelle ciblée est prévisible.

INDICATEURS DE PERFORMANCE

11. Références : (i) Dossier R-3903-2014, pièce A-0024, p. 32 et 33;
(ii) Pièce B-0009, tableau 5, p. 8.

Préambule :

(i) Dans le cadre du dossier tarifaire R-3903-2014, le Transporteur formulait les propos suivants, en lien avec l'évolution observée de l'indicateur IC-Opérationnel :

« Alors, en deux mille treize (2013), si on prend le point, je me suis servi tout à l'heure de ma courte élocution, à point soixante-dix (0,70), il y a eu des feux de forêt importants qui ont généré des réductions de service pour l'ensemble de la population québécoise. Il y a eu également des orages très très importants dans une partie également de la province qui a affecté le réseau, qui a fait que l'indice de continuité, pour des événements exceptionnels, a été très élevé en deux mille treize (2013).

Si on enlevait ces éléments-là, on verrait que l'indice, le IC opérationnel, normalement le IC opérationnel, avec un réseau qui est vieillissant, comme vous le mentionnez dans votre question, on devrait s'attendre à avoir un IC opérationnel légèrement à la hausse. Parce que les équipements vieillissent, le taux de bris potentiel des équipements devrait être plus élevé.

Alors, ce que j'expliquais tout à l'heure, c'est que cet indice-là est légèrement à la baisse actuellement. Alors, le fait qu'il a baissé, puis ça, il faut l'apprécier sur un certain nombre d'années, on ne peut pas l'apprécier uniquement sur une année. Mais on le voit sur cinq ans, de voir que cet indice-là, c'est un indice qui est en contrôle ». [nous soulignons]

(ii) Le tableau 5 reproduit notamment les valeurs annuelles de l'IC-Opérationnel pour la période 2010 à 2014. La valeur moyenne sur cinq ans de cet indicateur est de 0,21.

Tableau 5
Indice de continuité – Transport

Indicateur	Années historiques					
	Exercices terminés le 31 décembre					
	2010	2011	2012	2013	2014	
Fiabilité du service	Unité de mesure					
● IC-Transport	Heure/client	0,32	0,47	0,39	0,70	0,38
○ IC-Opérationnel		0,14	0,29	0,22	0,28	0,13
○ Défaillances d'équipement		0,09	0,18	0,10	0,15	0,10
○ Incidents		0,02	0,01	0,02	0,06	0,01
○ Travaux programmés		0,03	0,10	0,09	0,07	0,02
○ IC-Autres		0,18	0,18	0,18	0,42	0,25
○ Facteurs climatiques		0,04	0,05	0,03	0,14*	0,10
○ Faune, environnement, méfaits		0,10	0,06	0,08	0,23	0,10
○ Autres		0,04	0,07	0,06	0,05	0,05

Les totaux sont effectués à partir de données non arrondies.

* En 2013, les résultats des indices des catégories facteurs climatiques et autres ont été ajustés suite à l'analyse des causes premières des pannes.

Demande :

- 11.1 En vous référant aux propos reproduits en (i), veuillez élaborer sur la tendance à la baisse de l'IC-Opérationnel en (i) en lien avec les données contenues au tableau 5 en (ii), compte tenu que les valeurs annuelles de cet indicateur pour les années 2011 à 2013 sont supérieures à la moyenne de 0,21 pour l'ensemble de la période.

BALISAGE

12. **Référence :** Décision D-2015-017, p. 39.

Préambule :

« La Régie demande au Transporteur de lui présenter, lors du prochain dossier tarifaire, une preuve spécifique tenant compte des instructions suivantes :

- Préciser, de façon globale et par grande famille d'équipement, la portion des équipements constituant le réseau de Transport qui font l'objet de « spécifications techniques supérieures aux spécifications standards de l'industrie ».
- Identifier les réseaux de Transport membres de l'ACÉ qui ont des pratiques similaires à Hydro-Québec Transport en cette matière et, le cas échéant, préciser le pourcentage de leur parc d'équipements qui fait l'objet de « spécifications techniques supérieures aux spécifications standards de l'industrie ».

- *Faire la démonstration de l'affirmation suivante du témoin du Transporteur en audience : « Cette exigence-là, c'est prouvé qu'elle est à notre avantage, [...] » [note de bas de page omise].*
- *Élaborer sur la nature et l'ampleur du surcoût que les « spécifications techniques supérieures aux spécifications standards de l'industrie » entraînent, de façon globale et par grande famille d'équipement. À cet égard, le témoin du Transporteur a affirmé en audience : « Mais évidemment, comme ce n'est pas le spec standard de l'industrie, il y a un facteur de coût qui s'ajoute à ça. » [note de base de page omise] ».*

Demande :

12.1 Veuillez répondre de façon spécifique et détaillée à chacune des quatre questions en préambule.

DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DE SERVICE

- 13. Références :**
- (i) Pièce B-0041, Annexe 1, p. 12-13, tableau A3;
 - (ii) Dossier R-3933-2015, Pièce B-0064, p. 10 à 13, tableaux 5 et 6.

Préambule :

- (i) Au tableau A3, le Transporteur présente les composantes détaillées des revenus requis du service de transport 2014 – 2016, selon le scénario du maintien des IFRS.
- (ii) Aux tableaux 5 et 6, le Distributeur présente les composantes détaillées des revenus requis, selon le scénario du maintien des IFRS. Une colonne « ajustements » est incluse afin de ventiler les écarts.

Demandes :

- 13.1 Veuillez déposer le tableau de la référence (i), sous le même format que celui déposé par le Distributeur à la référence (ii).
- 13.2 Veuillez déposer le chiffrier électronique au soutien de la preuve déposée à la référence (i).

- 14. Références :** (i) Pièce B-0014, p. 8, tableau 3;
 (ii) Pièce B-0015, Annexe 3, p. 31, tableau A3-1.

Préambule :

- (i) Au tableau 3, le Transporteur présente l'évolution du compte d'écarts du coût de retraite, établie selon un scénario où la Régie accepte les modifications aux méthodes comptables découlant du passage aux US GAAP au 1^{er} janvier 2015.

Tableau 3
Compte d'écarts - coût de retraite (M\$)

Hors base de tarification	2014						2015						Solde du compte	Impact revenus requis
	Masse salariale	Charges de services partagés	Coûts capitalisés	Frais corporatifs	Intérêts	Total	Masse salariale	Charges de services partagés	Coûts capitalisés	Frais corporatifs	Intérêts	Total		
Solde au 31 décembre 2013	5,0	0,6	(2,7)	0,1	0,1	3,1							3,1	
Opérations en 2014														
Écart réel 2014														
D-2014-049	61,6	19,6	(13,1)	3,0	-	71,1							71,1	
Réel 2014	56,0	15,1	(12,9)	2,4	(0,1)	60,5							60,5	
Écart	(5,6)	(4,5)	0,2	(0,6)	(0,1)	(10,6)							(10,6)	
Solde au 31 décembre 2014	(0,7)	(3,9)	(2,9)	(0,5)	(0,0)	(7,9)							(7,9)	
Opérations en 2015														
Écart 2015 versé aux revenus requis 2015	(5,0)	(0,6)	2,7	(0,1)	(0,1)	(3,1)							(3,1)	
Écart 2014 versé aux revenus requis 2015	5,9	4,4	-	0,3	0,1	10,7							10,7	
Écart 2015														
D-2015-031							66,1	17,9	(15,5)	3,1	-	71,6	71,6	
Projetée année de base							56,1	14,8	(12,9)	2,4	(0,6)	59,8	59,8	
Écart							(10,0)	(3,1)	2,6	(0,7)	(0,6)	(11,8)	(11,8)	
Solde au 31 décembre 2015	0,3	(9,1)	0,2	(9,3)	(0,0)	0,1	(10,0)	(3,1)	2,6	(0,7)	(0,6)	(11,8)	(11,8)	
Opérations en 2016														
Écart résiduel 2014 versé aux revenus requis 2016	(0,3)	0,1	(0,2)	0,3	0,0	(0,1)							(0,1)	0,1
Écart 2015 versé aux revenus requis 2016							10,0	3,1	(2,6)	0,7	0,6	11,8	11,8	(11,8)
Intérêts							-	-	-	-	(0,1)	(0,1)	(0,1)	(0,1)
Écart 2016 versé aux revenus requis 2016							-	-	-	-	0,1	0,1	0,1	(0,1)
Solde au 31 décembre 2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(11,9)

- (ii) Au tableau A3-1, le Transporteur présente l'évolution de la composante du coût de retraite pour la période 2014 – 2016.

Demandes :

- 14.1 Veuillez déposer le tableau 3 à la référence (i) selon le scénario du maintien des IFRS. Veuillez expliquer les écarts importants entre l'année autorisée 2015 et l'année de base 2015, ainsi qu'entre l'année de base 2015 et l'année témoin 2016.
- 14.2 Veuillez déposer le tableau A3-1 à la référence (ii), pour inclure un tableau ventilant les composantes du coût des avantages postérieurs à la retraite autres que la retraite (APRA).
- 14.3 Veuillez déposer le tableau A3-1 à la référence (ii) (en considérant la demande formulée à la question 14.2) avec les données de l'année de base 2015 et de l'année témoin 2016, selon le scénario du maintien des IFRS. Veuillez expliquer les écarts entre l'année autorisée 2015, l'année de base 2015, et l'année témoin 2016.

- 15. Références :** (i) Décision D-2015-133, dossier R-3929-2015, p. 9;
(ii) Pièce B-0014, p. 11.

Préambule :

(i) « **AUTORISE** le Transporteur à créer provisoirement, à compter du 5 juin 2015, un compte de frais reportés, hors base et portant intérêt, pour y comptabiliser les charges liées à l'implantation et à l'application de la version 5 des normes de protection des infrastructures critiques de la North American Electric Reliability Corporation, et encourues à cette fin en 2015 ». [nous soulignons]

(ii) « Un montant de 7,0 M\$ est prévu pour les activités entreprises par le Transporteur pour l'année de base 2015 et ce montant est porté au CFR. Le tableau 6 présente l'évolution du CFR hors base de tarification demandé dans le cadre du dossier R-3929-2015 relatif à l'implantation et l'application de la version 5 des normes CIP de la NERC ». [note de bas de page omise]

Demande :

- 15.1 Veuillez préciser si le montant demandé de 7,0 M\$ en (ii) correspond aux charges encourues à compter du 5 juin 2015, tel qu'autorisé en (i). Sinon, veuillez fournir le montant des charges encourues à compter de cette date. Veuillez ventiler le montant des charges encourus à compter du 5 juin 2015.

CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

- 16. Références :** (i) Pièce B-0015, p. 10;
(ii) Pièce B-0015, p. 11.

Préambule :

(i) « Les besoins initialement exprimés dans le dossier R-3903-2014 demeurent afin d'assurer la fiabilité et la disponibilité du réseau de transport. Ainsi, le Transporteur réintroduit, à l'année de base 2015, le besoin en masse salariale de 14,0 M\$ non autorisé par la Régie dans sa décision D-2015-017 pour la conduite de ses activités de maintenance ». [nous soulignons]

(ii) « Toutefois, les coûts de maintenance des équipements stratégiques ont été plus élevés que la projection que le Transporteur en avait faite lors de sa demande tarifaire 2015.

Conséquemment, le Transporteur prévoit un montant supplémentaire de 22 M\$, aux CNE de l'année 2016, notamment afin de poursuivre, au même rythme, les activités de maintenance préventive des transformateurs de puissance. Également, le Transporteur continue la mise en œuvre de son modèle de gestion des actifs par l'application d'une stratégie similaire de montée

en intensité et en volume de la maintenance préventive sur les disjoncteurs à haute tension du réseau principal, pour lesquels il vise également une amélioration notable des taux de bris.

En plus des bénéfices sur la fiabilité du réseau, le Transporteur croit que cette stratégie amènera, tout comme illustré pour les transformateurs de puissance, des retombées importantes quant à l'utilisation de ses actifs sur leur durée de vie prévue, évitant ainsi un remplacement prématuré, ou de la maintenance corrective à un niveau non souhaité afin de continuer d'assurer l'ordonnancement et l'optimisation de la force de travail, ainsi que la gestion optimale du budget de maintenance et du risque résiduel ». [nous soulignons]

Globalement, le Transporteur demande une majoration de ses CNE de 36 M\$ afin de rencontrer ses prévisions de dépenses en maintenance préventive

Demandes :

- 16.1 À la référence i), le Transporteur réintroduit, à l'année de base 2015, le besoin en masse salariale de 14,0 M\$ non autorisé par la Régie. Doit-on comprendre que, sans cette réintroduction, le Transporteur enregistra un manque à gagner de 14,0 M\$ au 31 décembre 2015?
- 16.2 Veuillez préciser si le montant additionnel de 36 M\$ demandé pour des activités de maintenance concerne uniquement les transformateurs de puissance ou s'il inclut également les interventions en maintenance sur les disjoncteurs à haute tension et d'autres équipements. Le cas échéant, veuillez présenter la répartition du montant additionnel en fonction des différents types d'actifs visés.
- 16.3 Veuillez ventiler le montant additionnel de 36 M\$, suivant les postes comptables desquels il prend son origine.
- 16.4 Veuillez préciser l'impact anticipé, en termes de prolongement de la durée de vie utile, de ces interventions en maintenance, pour chacun des types d'actifs concernés.
- 16.5 Veuillez élaborer sur la capacité du Transporteur de mener adéquatement ses activités de maintenance au cours de l'année témoin projetée en absence des CNE additionnelles demandées.

17. Référence : Pièce B-0015, p. 12.

Préambule :

« Le Transporteur poursuit donc ses efforts pour permettre un diagnostic et un pronostic de l'état des équipements, afin de minimiser les défaillances et la maintenance corrective. Plusieurs projets technologiques lancés au cours des dernières années ont porté fruit et arrivent à maturité. Le Transporteur doit amorcer un nouveau cycle d'innovation et de développement, par lequel les

nouvelles initiatives retenues franchiront les phases de recherche, d'application et de développement de produit commercial ». [nous soulignons]

Demande :

- 17.1 Veuillez élaborer sur les nouvelles initiatives envisagées par le Transporteur dans le cadre de son nouveau cycle d'innovation et de développement. Veuillez préciser en quoi ces nouvelles initiatives se distingueront de celles réalisées lors du précédent cycle et en quoi elles justifient un montant de 6,5 M\$ additionnel.

18. Référence : Pièce B-0015, p. 18.

Préambule :

« Le Transporteur a pris acte des observations de la Régie et, dans le but de raffiner ses paramètres de projections salariales, celui-ci a travaillé de concert avec la vice-présidence – Ressources humaines d'Hydro-Québec afin de revoir la méthode d'établissement du taux des progressions salariales. Ainsi, un facteur de projection mesurant l'évolution de la masse salariale a été établi selon la moyenne historique des trois dernières années et correspond à 0,8 % pour l'année témoin 2016 ». [nous soulignons]

Demande :

- 18.1 Veuillez présenter la méthodologie, ainsi que les données ayant servi à l'établissement du facteur de projection d'évolution de la masse salariale, correspondant à 0,8 %.

19. Référence : Pièce B-0015, p. 21, tableau 8.

Préambule :

Le Transporteur présente le tableau suivant relatif à l'évolution des ETC :

Tableau 8
Évolution des ÉTC

Composantes	Année historique	Année de base	Année témoin
	2014	2015	2016
ÉTC	3 162	3 288	3 297
Évolution		126	9
Application nouvelles normes CIP		13	
Maintenance préventive conditionnelle ciblée		17	(8)
Maintenance préventive conditionnelle non ciblée		28	16
Rééquilibrage du recours au temps supplémentaire		48	
Autre		20	1

Demandes :

- 19.1 Veuillez confirmer que le niveau de 3162 ETC pour l'année 2014 correspond au niveau réel.
- 19.2 Veuillez préciser quel est l'impact monétaire attendu sur les charges en « Temps supplémentaire » de l'affectation de 48 ETC additionnels en 2015 sous la rubrique « Rééquilibrage du recours au temps supplémentaire ». Veuillez préciser si cet impact est identique en termes de réduction de la masse salariale sous la rubrique « Temps supplémentaire ». Sinon, veuillez élaborer.

- 20. Références :** (i) Pièce B-0015, tableau 3, p. 9;
(ii) Pièce B-0017, tableau 20, p. 24.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente les éléments considérés dans le calcul des charges d'entretien et d'exploitation additionnelles générées par la croissance du réseau dans le cadre de l'approche paramétrique. Parmi les éléments contenu dans ce tableau, le premier élément est relatif aux « *Mises en service partielles des projets en maintien et amélioration de la qualité* » pour un montant de 18,3 M\$ et comprend 4 projets.

(ii) Le Transporteur présente le sommaire des mises en service pour l'année 2015.

Demandes :

- 20.1 Veuillez concilier le montant de la référence (i) avec les données contenues au tableau en référence (ii).
- 20.2 Veuillez préciser les éléments constituant des montants apparaissant en référence (i), sous les rubriques suivantes :

<i>Effet des contributions à recevoir pour les ajouts au réseau étant donné que le Transporteur en assume les charges d'entretien et d'exploitation :</i>	208,8 M\$
<i>Remboursement des postes de départ étant donné que le Transporteur n'en assume pas les charges d'entretien et d'exploitation :</i>	(78,8) M\$

APPROCHE PARAMÉTRIQUE

21. Référence : Pièce B-0015, p. 14, tableau 4.

Préambule :

Tableau 4
CNE selon la formule paramétrique (M\$)

	Réel 2012	2013	2014	2015	Année témoin 2016
Point de départ	633,2	633,2	699,1	703,5	718,7
Retrait du coût de retraite net	(25,5)	(25,5)	(83,0)	(68,1)	(68,5)
Sous-total	607,7	607,7	616,1	635,4	650,2
Inflation à l'IPC (note 1)		9,1	12,4	12,7	13,0
Croissance		8,3	19,1	7,2	4,5
Efficience paramétrique (note 2)		(9,0)	(12,2)	(12,6)	(6,3)
Budget spécifique		0,0	0,0	0,0	7,5
Passage aux PCGR des États-Unis (note 3)		0,0	0,0	7,5	0,0
Coût de retraite	25,5	83,0	68,1	68,5	34,3
Charges nettes d'exploitation réglementaires	633,2	699,1	703,5	718,7	703,2

Note 1: IPC à 1,5% en 2013 et 2% les années suivantes.

Note 2: Efficience paramétrique de 1,5% en 2013, 2% en 2014 et 2015 et 1% en 2016.

Note 3: Voir section 2.4.2

Demande :

21.1 Veuillez présenter les résultats du tableau en référence, en y intégrant un facteur d'efficience de 2 % pour l'année témoin projetée 2016.

AUTRES CHARGES

22. Référence : Pièce B-0016, p. 7.

Préambule :

« Le contrat de service de transport d'électricité, effectif jusqu'au 31 décembre 2015, a été approuvé par la Régie le 20 août 2014 dans la décision D-2014-145. Le Transporteur estime un coût de service de transport de 10,1 M\$ pour les années 2015 et 2016. Ces prévisions sont établies sur la base du contrat en cours. Les discussions en vue du renouvellement au 1^{er} janvier 2016 ont commencé. Par ailleurs, en suivi de la décision D-2015-017, le Transporteur déposera à la Régie la prévision des besoins de transport pour l'année 2016 lorsqu'elle sera transmise à RTA en novembre.

Le contrat de location de lignes, ayant pris fin le 31 décembre 2008, est reconduit temporairement aux mêmes conditions. Sous réserve de la conclusion d'une nouvelle entente, le Transporteur prévoit que le coût de location sera de 1,3 M \$ pour les années 2015 et 2016. En suivi de la décision D-2015-017, il est prévu de justifier le recours à un contrat de location de lignes lors de la demande d'approbation du renouvellement du contrat de services de transport d'électricité avec RTA ». [nous soulignons]

Demandes :

- 22.1 Veuillez indiquer, selon l'échéancier établi pour les discussions en cours en vue du renouvellement du contrat de service de transport, à quel moment le Transporteur et RTA envisagent la signature du prochain contrat de service.
- 22.2 Le contrat de location de lignes a pris fin le 31 décembre 2008. Depuis 2010, dans ses dossiers tarifaires, le Transporteur indique « *sous réserve de la conclusion d'une nouvelle entente* ». Quelles sont les intentions du Transporteur et de RTA relativement à la conclusion d'une nouvelle entente pour ce contrat de location.

- 23. Références :**
- (i) Dossier R-3738-2010, pièce HQT-6, document 3, p. 8;
 - (ii) Dossier R-3738-2010, pièce HQT-6, document 3, p. 6, Tableau 2;
 - (iii) Dossier R-3777-2011, pièce B-0019, p. 5, Tableau 2;
 - (iv) Dossier R-3823-2012, pièce C-HQT-0029, p. 5, Tableau 2;
 - (v) Dossier R-3903-2014, pièce B-0017, p. 5, Tableau 2;
 - (vi) Pièce B-0016, p. 5, Tableau 2.

Préambule :

(i) « *Le Transporteur estime que le coût des services de transport achetés, incluant un service de support de tension dynamique, sera de l'ordre de 1,3 M\$ par année à compter du 1^{er} janvier 2010* ».

(ii) à (vi) Depuis 2010, dans chacun de ses dossiers tarifaires, le Transporteur indique le montant de 1,3 M\$ pour ses achats de services de transport auprès de ÉLL, pour chacune de ses années de base et témoins projetées.

Par contre, les années historiques de 2010 à 2014 présentent les valeurs réelles suivantes pour les achats de services de transport du Transporteur auprès de ÉLL:

Tableau 1 – Valeurs réelles des achats de services de transport du Transporteur auprès de ÉLL de 2010 à 2014 (en M\$)

	2010 Réf. (ii)	2011 Réf. (iii)	2012 Réf. (iv)	2013 Réf. (v)	2014 Réf. (vi)
Valeurs réelles des achats de services de transport auprès de ÉLL	1,0	1,0	1,1	1,1	1,0

Demandses :

- 23.1 La valeur de 1,3 M\$ des achats de services de transport auprès de ÉLL, prévue par le Transporteur pour les années de base et témoins projetées de ses récents dossiers tarifaires, selon la référence (ii), correspond à l'estimation annoncée par le Transporteur à la référence (i). Veuillez préciser les hypothèses qui sous-tendent cette estimation de 1,3 M\$ réitérée dans le présent dossier.
- 23.2 Selon la référence (ii), les valeurs des achats de services de transport auprès de ÉLL pour les années historiques, y compris l'année historique 2014 au présent dossier, sont toujours inférieures de 0,2 M\$ à 0,3 M\$ à la valeur estimée de 1,3 M\$. Veuillez expliquer et justifier cet écart récurrent.

- 24. Références :** (i) Dossier R-3903-2014, pièce B-0017, p. 8;
 (ii) Pièce B-0016, p. 8.

Préambule :

Le tableau suivant présente les valeurs et écarts constatés, par rapport au dossier tarifaire précédent, des achats d'électricité du Transporteur pour les années 2014 et 2015 :

Tableau 2 – Comparaison des valeurs d'achats d'électricité prévues et réelles pour les années 2014 et 2015

	<u>Dossier R-3903-2014</u> Référence (i)	<u>Dossier R-3934-2015</u> Référence (ii)	<u>Écart</u> Réf. (ii) – Réf. (i)
Année 2014	(Année de base) 13,6 M\$	(Année historique) 14,6 M\$	+1,0 M\$ (+7,4 %)
Année 2015	(Année témoin) 13,4 M\$	(Année de base) 15,3 M\$	+1,9 M\$ (+14,2 %)

Demande :

24.1 Veuillez expliquer l'écart à la hausse des achats d'électricité observé dans le présent dossier.

BASE DE TARIFICATION

Actifs stratégiques

- 25. Références :**
- (i) Pièce B-0017, p. 16 et 17;
 - (ii) Décision D-2011-039, p. 65.

Préambule :

(i) « *La réingénierie de la chaîne d'approvisionnement déployée par le Transporteur a privilégié une centralisation de la gestion des critères et du risque de défaillances et autres imprévus. Tous les équipements ainsi dédiés à la gestion du risque de défaillances et d'imprévus en projet sont dorénavant entreposés dans deux sites provinciaux centralisés et constituent les niveaux d'inventaire minimums jugés requis. Dans un souci de gouvernance et afin d'assurer un environnement de contrôle adéquat, les équipements autrefois acquis via la BAM et encore disponibles ont tous été rapatriés vers ces sites d'entreposage centralisés. Actuellement, le Transporteur n'est pas rémunéré pour les coûts de financement associés à la période d'entreposage des équipements acquis hors BAM.*

[...]

Ces niveaux d'inventaire minimums jugés requis s'appuient sur des études techniques et autres analyses révisées périodiquement en fonction notamment des actifs présents sur le réseau de transport. La récente mise à jour des besoins portera le niveau du FDR d'actifs stratégiques à 545 équipements valorisés à 102,6 M\$ à la fin de l'année 2016. Ce niveau d'inventaire tient compte de l'écoulement des équipements résiduels de la BAM et de leur remplacement par des équipements neufs.

Ces équipements détenus en inventaire étant requis afin de gérer les risques de défaillances et d'imprévus en projets, le Transporteur demande à la Régie que ces actifs soient reconnus prudemment acquis et utiles, à titre de composante complémentaire du FDR réglementaire de la base de tarification et aux fins de la reconnaissance d'un rendement associé ».

(ii) « [279] *La Régie reconnaît le bien-fondé de la stratégie du Transporteur pour garantir la disponibilité des équipements d'appareillage majeur aux moments critiques pour la réalisation des projets d'investissements du Transporteur, afin d'éviter des retards dans la mise en exploitation des projets.*

[280] Cependant, la Régie est d'avis que pour l'année témoin 2011, les actifs stratégiques ne servent pas à l'exploitation du réseau de transport. Elle considère que l'inclusion, dans la base de tarification 2011, des actifs stratégiques destinés aux futurs projets d'investissements, ne favoriserait pas un traitement équitable entre les générations de clients.

[281] La Régie juge que la clientèle devrait supporter le coût de ces actifs stratégiques à partir du moment où les projets seront en exploitation. Le reclassement proposé par le Transporteur favoriserait la rémunération d'un actif qui n'est pas utile à la prestation de service pour l'année témoin 2011.

[282] La Régie est d'avis que les actifs stratégiques liés aux projets d'investissements doivent être autorisés sous l'article 73 de la Loi au moment où le projet d'investissement sera soumis à la Régie.

[283] En conséquence, la Régie rejette la demande de reclassement de 32 M\$ proposée par le Transporteur pour l'année témoin projetée 2011 ». [nous soulignons]

Demandes :

- 25.1 Veuillez préciser les éléments distinguant la demande formulée en (i) de celle formulée dans le cadre du dossier R-3738-2010, pour laquelle la Régie a rendu une décision, telle que motivée en (ii).
- 25.2 Veuillez expliquer en quoi la nature des actifs associés aux actifs stratégiques de la demande pour l'année témoin 2016, en référence (i), a changé, comparativement à celle présentée lors de la demande de reclassement pour l'année 2010, en référence (ii), afin d'en permettre l'inclusion à titre de composante du fonds de roulement dans la base de tarification de 2016.
- 25.3 Veuillez indiquer si les actifs stratégiques intégrés au fonds de roulement de la base de tarification de 2016 se rattachent à des projets d'investissements particuliers, à être mis en service dans le courant de l'année témoin 2016. Dans l'affirmative, veuillez préciser si ces projets sont en cours ou mis en exploitation. Veuillez élaborer.
- 25.4 Dans l'éventualité où les actifs stratégiques constituent essentiellement un inventaire, veuillez discuter de l'opportunité de faire assumer à la clientèle actuelle la rémunération d'actifs qui ne sont pas utilisés dans la prestation de service pour l'année témoin au cours de laquelle ils ont été acquis.

SUIVI DES MISES EN SERVICE – ANALYSE DES PROJECTIONS RELATIVES AUX MISES EN SERVICE

26. Référence : Pièce B-0017, p. 17.

Préambule :

« Pour l'année de base 2015, le Transporteur projette des mises en service de 1 950,3 M\$, représentant une hausse de 863,5 M\$ par rapport au montant autorisé de 1 086,8 M\$ selon la décision D-2015-017. Enfin, le Transporteur prévoit un niveau de mises en service de 1 197,1 M\$ pour l'année témoin 2016 ».

Demandes :

- 26.1 À l'aide d'un tableau, veuillez ventiler et expliquer la hausse prévue des mises en exploitations projetées, de l'ordre de 863,5 M\$, entre les mises en services projetées pour l'année de base 2015 (1 905,3 M\$) et celles projetées selon la décision D-2015-017 (1 086,8 M\$), par les principaux projets d'investissements ayant causé cette variation.
- 26.2 À l'aide d'un tableau, veuillez ventiler et expliquer la baisse prévue des mises en exploitation projetées, de l'ordre de 753,2 M\$, entre les mises en services projetées pour l'année de base 2015 (1 905,3 M\$) et celles projetées pour l'année témoin 2016 (1 197,1 M\$), par les principaux projets d'investissements ayant causé cette variation.

SUIVI DES MISES EN SERVICE – ACUITÉ DES PRÉVISIONS

27. Référence : Pièce B-0017, p. 20.

Préambule :

« Pour l'année 2014, selon l'analyse des écarts liés aux mises en service présentée au tableau 17, l'impact total des écarts liés à la base de tarification sur les revenus requis autorisés est de -1,8 %. L'écart entre les mises en service réelles et autorisées pour l'année 2014 est de -301,7 M\$ et explique une partie de cet impact total ».

Demande :

- 27.1 Veuillez ventiler l'écart de -301,7 M\$ entre les mises en services autorisées et réelles pour l'année 2014.

PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

28. Référence : Pièce B-0024, p. 25, Tableau 7.

Préambule :

Dans les investissements prévus à l'horizon 2025 de la catégorie Maintien des actifs, des valeurs de (93,1 M\$), (103,3 M\$) et (53,8 M\$) sont inscrites à la ligne « Autres projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à 2016 » pour les années 2015, 2016 et 2017 respectivement.

Demande :

28.1 Veuillez expliquer les valeurs d'investissements négatives inscrites, pour les années 2015, 2016 et 2017, à la rubrique « Autres projets dont le dépôt est ultérieur à 2016 » de la catégorie Maintien des actifs.

29. Références : (i) Pièce B-0024, p. 25, Tableau 7;
(ii) Pièce B-0024, p. 29, Tableau 8.

Préambule :

(i) Dans la section 1.2 relative à la catégorie d'investissement « Maintien et amélioration de la qualité », les investissements inscrits à la ligne « Autres projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à 2016 » totalisent 274,8 M\$ à l'horizon 2025.

(ii) Les trois projets de la section 1.2 relative au « Maintien et amélioration de la qualité », qui sont inclus dans la rubrique « Autres projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à 2016 » du tableau 7, totalisent 415 M\$.

Demande :

29.1 Veuillez expliquer que les investissements prévus selon la référence (i) ne couvrent pas l'entièreté des coûts des projets qui y sont inclus, selon la référence (ii).

COMMERCIALISATION DES SERVICES DE TRANSPORT

30. Référence : Pièce B-0027, p. 5.

Préambule :

« Compte tenu du contexte dans lequel évolue le Transporteur, celui-ci suit le développement de la réglementation à l'extérieur du Québec. Le Transporteur tient compte de ces développements et peut, lorsqu'il le juge pertinent et souhaitable, proposer des modifications à ses Tarifs et conditions ou à ses pratiques d'affaires s'inspirant de ces développements. Le Transporteur présente ici l'activité réglementaire commerciale hors Québec qui a retenu son attention depuis le dépôt de la demande tarifaire 2015.

En septembre 2014, la Federal Energy Regulatory Commission (la « FERC ») publiait l'ordonnance 676-H visant à incorporer par référence dans l'Open Access Transmission Tarif (« OATT ») la dernière version (version 003) des règles du North American Energy Standards Board (le « NAESB »). La FERC rend l'adoption de ces règles obligatoires pour les transporteurs sous sa juridiction. Ces règles incorporent les règles approuvées par la FERC dans la série d'ordonnances 890. Le Transporteur tient compte des règles du NAESB dans ses pratiques d'affaires, tel qu'il est indiqué dans son Guide des pratiques d'affaires. Il offre également, sur son site OASIS, un lien avec le site Internet du NAESB ». [nous soulignons]

Demandes :

- 30.1 Veuillez préciser, selon le Transporteur, quel est l'objectif poursuivi par la FERC dans son ordonnance 676-H en rendant obligatoire l'adoption de la version 003 des règles du North American Energy Standards Board (le NAESB) aux transporteurs sous sa juridiction.
- 30.2 Veuillez expliquer brièvement les obligations additionnelles qui sont imposées aux transporteurs sous la juridiction de la FERC depuis l'adoption de cette ordonnance.
- 30.3 Le Transporteur ne propose aucune modification à ses Tarifs et conditions en lien avec cette ordonnance, laquelle concerne des règles approuvées par la FERC dans la série d'ordonnances 890. Or, les ordonnances 890 ont entraîné des modifications aux Tarifs et conditions du Transporteur dans le cadre du dossier R-3669-2008, phase 2. Veuillez expliquer la position du Transporteur à l'égard de l'ordonnance 676-H de la FERC.

31. Référence : Pièce B-0027, p. 5.

Préambule :

« Depuis le mois d'août 2014, le Transporteur note que plusieurs ISO/RTO, dont le NYISO (New York) et ISO-NE (Nouvelle Angleterre), ont reçu des approbations de la FERC suite au dépôt des révisions applicables à leur Open Access Transmission Tariff (OATT) dans le cadre de l'ordonnance 1000 de la FERC. Le Transporteur n'envisage pas d'apporter des modifications à ses Tarifs et conditions suite à ces dépôts ».

Demande :

31.1 Veuillez préciser les raisons pour lesquelles le Transporteur n'envisage pas d'apporter des modifications à ses Tarifs et conditions.

32. Référence : Pièce B-0027, p. 6.

Préambule :

« Le Transporteur note que l'entreprise Marketing d'énergie HQ inc. et l'IESO ont convenu d'un partage saisonnier d'un maximum de 500 MW de puissance au point d'interconnexion ON à partir du 1er décembre 2015 et jusqu'au 30 septembre 2025 pendant les saisons de pointe respectives des parties. Le Transporteur et l'IESO se sont entendus pour appliquer des processus communs lors de ces échanges. Le partage ne nécessite aucune modification aux Tarifs et conditions ou aux pratiques d'affaires ».

Demandes :

32.1 Veuillez décrire brièvement les modes de fonctionnement, physique et commercial, de l'entente intervenue entre Marketing d'énergie HQ inc. et l'IESO impliquant le Transporteur.

32.2 Veuillez expliquer en quoi le partage de puissance annoncé ne nécessite aucune modification aux Tarifs et conditions ou aux pratiques d'affaires du Transporteur.

33. Références : (i) Pièce B-0027, p. 6;
(ii) Dossier R-3903-2014, pièce A-0026, p. 227.

Préambule :

(i) *« Depuis le dépôt de la demande tarifaire 2015 (dossier R-3903-2014), le Transporteur a poursuivi le projet-pilote de vente de réserves 10 minutes sur l'interconnexion ON en*

collaboration avec l'IESO. Le projet a pris fin au mois de juillet 2015 à la satisfaction des deux opérateurs de réseau. Il a permis de roder le processus d'échanges de réserves et d'adapter les instructions d'opérations s'y appliquant. La limite établie pour la vente de réserves 10 minutes sur l'interconnexion est de 100 MW.

Par ailleurs le Transporteur a amorcé un second projet-pilote pour la vente de réserves 10 minutes en collaboration avec NB Power. Le projet a débuté à la fin avril 2015 à l'interconnexion NB et la quantité échangée de la zone du Québec vers la zone du Nouveau-Brunswick est de 100 MW. Un avis a été publié sur le site OASIS le 15 avril 2015. Il est prévu que le projet s'échelonne sur le reste de l'année. Le projet-pilote permettra de valider la faisabilité de l'échange fiable de réserves 10 minutes entre le Québec et le Nouveau-Brunswick. ».

(ii) Lors de l'audience tenue dans le cadre du dossier R-3903-2014, le Transporteur mentionne ce qui suit relativement à la vente de réserves 10 minutes sur les interconnexions avec les réseaux voisins :

« On a déjà l'Ontario, on a déjà New York, et on en a quatre en tout. Alors, bon, il en reste deux. Il reste Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Angleterre. C'est déjà avancé avec un et, avec l'autre, les discussions sont moins avancées mais sont tout de même assez avancées pour laisser croire que dans un horizon un peu plus long il va aussi y avoir quelque chose avec l'autre réseau. Donc, à terme, puis là on le regrette toujours quand on donne des dates, mais à terme je dirais qu(e) d'ici la prochaine année il devrait y avoir des choses en place avec tous les réseaux autour de nous ».
[nous soulignons]

Demandes :

33.1 Veuillez confirmer que le processus de ventes de réserves 10 minutes sur l'interconnexion ON est passé en mode commercial. Dans la négative, veuillez préciser.

33.2 En rapport avec la référence (ii), veuillez faire le point sur l'état des processus de ventes de réserves 10 minutes sur les interconnexions avec New York et la Nouvelle Angleterre.

- 34. Références :**
- (i) Pièce B-0028, p. 5;
 - (ii) Pièce B-0028, p. 7;
 - (iii) Rapport annuel 2014, DDR1 de la Régie, p. 18, R7.1.

Préambule :

(i) La prévision révisée 2015 des besoins des services de transport de court terme est établie comme suit :

Tableau 3 - Prévion révisée des besoins des services de transport de l'année 2015

Besoins des services de transport de point à point de court terme	Prévion 2015 révisée
Mensuel ferme et non ferme	196 MW
Hebdomadaire ferme et non ferme	159 MW
Quotidien ferme	48 MW
Quotidien non ferme	2 596 MW
Horaire non ferme	3,7 x 10 ⁶ MW

(ii) « Pour l'année 2015, le Transporteur effectue une mise à jour de la prévion des besoins des services de transport de point à point à court terme en fonction des réservations effectuées pour les six premiers mois de l'année et d'une anticipation de celles à venir au cours des six derniers mois. La prévion des besoins en énergie est de l'ordre de 3,9 TWh pour l'année 2015 ».

(iii) Le Transporteur précise comme suit sa méthode de prévion des besoins des services de transport pour l'année de base 2014 dans le dossier tarifaire R-3903-2014:

« Dans le cadre de la prévion des besoins des services de transport de point à point à court terme, comme indiqué à la page 7 de la référence (ii), le Transporteur a tenu compte des réservations effectuées pour chacun de ces services au cours des six premiers mois de l'année. Pour les mois suivants, il a anticipé que les besoins de transport surviendraient tous dans le cadre du service horaire non ferme, ce qui explique les écarts dans le tableau en préambule pour les services mensuels, hebdomadaires et quotidiens ».

Demande :

34.1 Veuillez confirmer que la méthode de prévion décrite à la référence (iii) est celle utilisée pour la prévion révisée 2015 des besoins des services de transport de court terme, telle que présentée à la référence (i).

SUIVI DE L'ÉVOLUTION DES COÛTS DES POSTES DE DÉPART

35. Référence : Pièce B-0032, p. 9.

Préambule :

« En ce qui concerne la contribution maximale pour les postes de 250 MW et plus, le Transporteur ne dispose pas d'information nouvelle par rapport au dossier R-3903-2014 qui lui permettrait de modifier l'orientation alors préconisée. Ceci, bien que le Transporteur ait mis en service deux nouvelles centrales de plus de 250 MW d'Hydro-Québec Production, soit la centrale de l'Eastmain-1-A et la centrale de la Romaine-2, respectivement de 768 MW et de 640 MW. L'écart important quant au coût unitaire du kW entre les deux centrales ne permet pas, en effet, de tirer des conclusions utiles aux fins d'ajustement de la contribution maximale pour cette catégorie de centrales ». [nous soulignons]

Demande :

35.1 Veuillez présenter les données de base ainsi que les valeurs des coûts unitaires du kW dont il est question en préambule. Veuillez élaborer sur la conclusion qui découle de l'analyse de ces données.