

**DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 2 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) À
HYDRO-QUÉBEC (LE TRANSPORTEUR) RELATIVE À LA DEMANDE DE MODIFICATION
DES TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT POUR L'ANNÉE 2016**

EFFICIENCE

1. Référence : Pièce B-0045, p.9 et 10.

Préambule :

« *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 ÉTC théoriques.

R5.1

La courbe théorique des ÉTC utilise comme point de départ le nombre d'ÉTC réel de 2010 redressé des transferts survenus suite aux principaux changements organisationnels afin de maintenir une base comparable à celle de l'année 2014 et des années suivantes.

Les ÉTC qui ne sont pas affectés directement à l'exécution de la planification opérationnelle consolidée (« POC ») sont considérés constants à travers le temps et ce, même avec un volume d'activités en croissance. Le niveau d'ÉTC affecté aux activités de maintenance de la POC est également maintenu constant dans la simulation, et ce, même si le volume d'activités de maintenance est en croissance.

Seuls les ÉTC de la POC affectés à la réalisation des travaux et aux mises en service de projets font l'objet d'une variation en fonction de l'évolution des montants annuels d'investissement en tenant en compte du fait que 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 additionnels. Un taux d'inflation annuel de 2 % est utilisé pour rendre les montants d'investissement comparables entre les années de l'analyse.

La courbe théorique d'ÉTC se veut une modélisation ayant pour but de générer un référentiel sur lequel la performance en termes de gestion des besoins de main d'œuvre peut être mesurée. Ce référentiel permet également d'apprécier la tendance des défis à venir et de favoriser la mise en place proactive d'activités d'amélioration.

Considérant la fluctuation des niveaux d'investissements annuels émanant de projets particuliers (ex. Ligne à 735 kV Chamouchouane - Bout-de-l'Île) et les besoins en croissance de la maintenance, le Transporteur fera évoluer cet outil de référence et ses paramètres à haut niveau en conséquence. »

Demande :

- 1.1 En vous référant au tableau ci-dessous, veuillez quantifier chacun des éléments définissant la courbe théorique des ÉTC tels que décrits en préambule sur l'ensemble de la période d'examen.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ÉTC qui ne sont pas affectés directement à l'exécution de la POC							
ÉTC affectés aux activités de maintenance de la POC							
ETC de la POC affectés à la réalisation des travaux et aux mises en service de projets							
Total ETC de référence							
Montants annuels d'investissement en pérennité							
Montants annuels d'investissement générant des revenus additionnels							
Montants annuels total d'investissement							

2. Référence : Pièce B-0045, p.13 et 14.

Préambule :

« *Demande :*

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.

R9.2

À titre d'exemple, le Transporteur présente le cas d'une famille de 195 disjoncteurs dont la commande hydraulique fait défaut autour de 10 ans avant sa fin de durée de vie. L'âge moyen de ces disjoncteurs est de 20 ans.

Suite à l'analyse de performance de ces équipements, de la revue des options disponibles de maintenance et de remplacement de même que du profil d'âge du parc d'actifs, le Transporteur en est venu à la conclusion qu'il lui sera optimal de procéder à la maintenance conditionnelle ciblée de la majorité des disjoncteurs de cette famille (près de 150) et de procéder au remplacement de moins de 10 appareils. Les analyses du Transporteur révèlent que quand bien même il utiliserait en investissements le double des budgets demandés pour la maintenance conditionnelle ciblée des disjoncteurs à risque, cela ne lui permettrait uniquement que d'intervenir sur le tiers des équipements qu'on pourrait adresser avec l'option de maintenance conditionnelle ciblée. De plus, le Transporteur anticipe un impact négatif additionnel sur la fiabilité du réseau, dû aux appareils à risque qu'il devrait maintenir en exploitation. Cette baisse anticipée de fiabilité entraînerait d'autre part des coûts additionnels probables en maintenance corrective des appareils à risque qui demeureront en exploitation, et ce, sans compter les impacts négatifs d'un tel volume de maintenance corrective sur la réalisation des travaux planifiés. »

Demande :

2.1 La Régie cherche à quantifier le coût évité découlant de la stratégie, veuillez répondre à la question 9.2.

CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

3. Référence : Pièce B-0015, p. 21.

Préambule :

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

Tableau 8
Évolution des ÉTC

Composantes	Année historique 2014	Année de base 2015	Année témoin 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

Demande :

- 3.1 Veuillez quantifier l'impact monétaire sur les charges nettes d'exploitation de l'augmentation de 17 ETC en maintenance préventive conditionnelle ciblée, de 28 ETC en maintenance préventive conditionnelle non ciblée et de 48 ETC en « Rééquilibrage du recours au temps supplémentaire ».

AUTRES CHARGES

4. **Référence :** Pièce B-0016, p. 7.

Préambule :

Il est mentionné :

« 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. »

Demande :

- 4.1 Veuillez fournir la prévision des besoins de transport du Transporteur pour l'année 2016 ayant servi à l'établissement du coût de service de transport de 10,1 M\$.

- 5. Références :** (i) Pièce B-0016, p. 7;
(ii) Dossier R-3945-2015.

Préambule :

(i) « *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\$ pour les années 2015 et 2016 respectivement.* »

(ii) Le dossier, déposé à la Régie le 30 septembre 2015, consiste en une demande de modification du tarif du service de transport d'électricité de la SCHM pour l'année 2016.

Demandes :

- 5.1 Veuillez préciser si le montant de 0,9 M\$ projeté pour 2016 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).
- 5.2 Si la projection des achats de service de transport sur le réseau de la SCHM pour l'année 2016, au montant de 0,9 M\$, diffère de celle présentée à la référence (ii), veuillez expliquer.

BASE DE TARIFICATION

- 6. Références :** (i) Pièce B-0017, tableau 16, p. 16;
(ii) Pièce B-0045, p. 39.

Préambule :

(i) Le Transporteur présente l'ensemble de ses besoins par catégories d'équipement pour l'année témoin 2016. Ces niveaux d'inventaires sont jugés minimums.

(ii) « *Demande :*

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.

R25.3

Bien que les seuils minimums requis pour la défaillance du réseau et ceux requis pour la réalisation des projets soient établis distinctement, les niveaux d'inventaire de cette nouvelle

composante du FDR réglementaire sont gérés globalement et les équipements détenus dans cet inventaire ne peuvent spécifiquement être rattachés à un besoin particulier.

En effet, la gestion de cette composante vise à maintenir la disponibilité des niveaux minimums requis, un réapprovisionnement étant déclenché dès l'affectation d'un équipement à un projet spécifique. Ce réapprovisionnement assure le respect des niveaux d'inventaires minimums requis et non l'approvisionnement d'un projet spécifique.

Les besoins reliés au FDR d'actifs stratégiques sont relativement stables, récurrents et fluctuent en fonction des révisions des niveaux d'inventaires minimums requis. »

Demande :

- 6.1 En vous référant au tableau en (i), veuillez quantifier la valeur monétaire de chacun des seuils minimum requis établis distinctement tant pour la défaillance du réseau que pour la réalisation des projets tels que décrit en (ii) de manière à pouvoir prendre explicitement en compte le fait que le coût de l'équipement est assumé par la bonne génération de clients.