

# D É C I S I O N

QUÉBEC

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

---

D-2016-029

R-3934-2015

2 mars 2016

---

**PRÉSENTS :**

Marc Turgeon

Lise Duquette

Laurent Pilotto

Régisseurs

---

**Hydro-Québec**

Demanderesse

et

**Intervenants dont les noms apparaissent ci-après**

---

**Décision sur le fond**

*Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016*



**Intervenants :**

**Association Hôtellerie Québec et Association des restaurateurs du Québec (AHQ-ARQ);**

**Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE-CIFQ);**

**Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (EBM);**

**Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI);**

**Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME);**

**Nalcor Energy Marketing Corporation (NEMC);**

**Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA).**

## TABLE DES MATIÈRES

|  |           |
|--|-----------|
| <b>LISTE DES TABLEAUX .....</b>                                  | <b>7</b>  |
| <b>LISTE DES GRAPHIQUES .....</b>                                | <b>8</b>  |
| <b>LEXIQUE .....</b>   | <b>9</b>  |
| <b>ABRÉVIATIONS ET SIGNES CONVENTIONNELS.....</b>                | <b>11</b> |
| <b>LISTE DES DÉCISIONS CITÉES.....</b>                           | <b>12</b> |
| <br>   |           |
| <b>1. INTRODUCTION .....</b>                                     | <b>15</b> |
| <b>2. CONTEXTE.....</b>  | <b>16</b> |
| <b>3. EFFICIENCE, PERFORMANCE ET BALISAGE.....</b>               | <b>16</b> |
| 3.1 Efficienc.....   | 16        |
| 3.2 Indicateurs de performance et objectifs corporatifs .....    | 24        |
| 3.3 Balisage .....   | 27        |
| <b>4. PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES ET MÉTHODES COMPTABLES.....</b>   | <b>29</b> |
| 4.1 Conventions comptables en vertu des PCGR des États-Unis..... | 29        |
| <b>5. DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE.....</b>   | <b>31</b> |
| 5.1 Évolution des dépenses 2014-2016 .....                       | 31        |
| 5.2 Charges nettes d'exploitation .....                          | 33        |
| 5.3 Autres charges .....   | 41        |
| 5.4 Frais corporatifs.....                                       | 49        |
| 5.5 Autres revenus .....   | 49        |
| 5.6 Comptes d'écarts et frais reportés .....                     | 50        |
| <b>6. BASE DE TARIFICATION .....</b>                             | <b>51</b> |
| 6.1 Évolution de la base de tarification 2014-2016.....          | 51        |

---

|            |  |           |
|------------|--|-----------|
| 6.2        | Immobilisations corporelles en exploitation.....   | 52        |
| 6.3        | Actifs incorporels .....   | 53        |
| 6.4        | Autres actifs.....   | 53        |
| 6.5        | Fonds de roulement .....   | 54        |
| 6.6        | Suivi des mises en service .....   | 58        |
| 6.7        | Conclusion sur la base de tarification.....  | 62        |
| <b>7.</b>  | <b>COÛT DU CAPITAL.....</b>  | <b>63</b> |
| 7.1        | Structure du capital et taux de rendement des capitaux propres.....                        | 63        |
| 7.2        | Coût de la dette .....   | 63        |
| 7.3        | Coût moyen pondéré du capital .....  | 64        |
| 7.4        | Coût du capital prospectif.....  | 65        |
| <b>8.</b>  | <b>REVENUS REQUIS.....</b>   | <b>65</b> |
| <b>9.</b>  | <b>PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT .....</b>  | <b>67</b> |
| 9.1        | Évolution du réseau et état de la transformation des postes .....                          | 68        |
| 9.2        | Investissements et mises en service projetés sur un horizon de 10 ans .....                | 69        |
| <b>10.</b> | <b>COMMERCIALISATION DES SERVICES DE TRANSPORT .....</b>                                   | <b>71</b> |
| 10.1       | Ordonnance 676-H de la FERC.....   | 72        |
| 10.2       | Relations commerciales avec la clientèle .....   | 76        |
| 10.3       | Processus d'information et d'échanges sur la planification<br>du réseau de transport ..... | 79        |
| 10.4       | Services complémentaires .....   | 80        |
| 10.5       | Besoins des services de transport .....  | 82        |
| 10.6       | Taux de pertes de transport.....   | 83        |
| 10.7       | Compte d'écart des revenus des services de transport de point à point .....                | 83        |
| <b>11.</b> | <b>RÉPARTITION DU COÛT DU SERVICE 2016.....</b>  | <b>84</b> |
| <b>12.</b> | <b>TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT .....</b>                                | <b>85</b> |
| 12.1       | Tarifification des services de transport .....   | 85        |
| 12.2       | Ajouts au réseau de transport.....   | 86        |

|            |   |           |
|------------|---|-----------|
| 12.3       | Tarifs des services complémentaires ..... | 89        |
| <b>13.</b> | <b>CONFIDENTIALITÉ .....</b>              | <b>90</b> |

**LISTE DES TABLEAUX**

|                   |  |           |
|-------------------|--|-----------|
| <b>Tableau 1</b>  | <b>Composantes de l'impact sur les revenus requis de l'année témoin 2016 du Transporteur .....</b>       | <b>30</b> |
| <b>Tableau 2</b>  | <b>Évolution des dépenses nécessaires à la prestation du service pour la période 2014-2016 .....</b>     | <b>32</b> |
| <b>Tableau 3</b>  | <b>Évolution des équivalents temps complet.....</b>  | <b>34</b> |
| <b>Tableau 4</b>  | <b>Mouvements du personnel.....</b>  | <b>35</b> |
| <b>Tableau 5</b>  | <b>Charges nettes d'exploitation selon la formule paramétrique .....</b>                                 | <b>38</b> |
| <b>Tableau 6</b>  | <b>Achats de services de transport pour la période 2014-2016 .....</b>                                   | <b>41</b> |
| <b>Tableau 7</b>  | <b>Évolution de l'amortissement pour la période 2014-2016 .....</b>                                      | <b>46</b> |
| <b>Tableau 8</b>  | <b>Évolution de la base de tarification pour la période 2014-2016.....</b>                               | <b>52</b> |
| <b>Tableau 9</b>  | <b>Évolution des immobilisations en exploitation pour la période 2014-2016 .....</b>                     | <b>52</b> |
| <b>Tableau 10</b> | <b>FDR – Actifs stratégiques .....</b>   | <b>57</b> |
| <b>Tableau 11</b> | <b>Évolution des revenus requis pour la période 2014-2016 .....</b>                                      | <b>66</b> |
| <b>Tableau 12</b> | <b>Coûts ou revenus nets et pénalités pour le service de compensation d'écart de réception.....</b>      | <b>81</b> |
| <b>Tableau 13</b> | <b>Tarifs en vigueur et tarifs proposés .....</b>  | <b>85</b> |
| <b>Tableau 14</b> | <b>Contributions maximales pour l'année 2016 pour les postes de départ et le réseau collecteur .....</b> | <b>88</b> |

**LISTE DES GRAPHIQUES**

|                    |  |           |
|--------------------|--|-----------|
| <b>Graphique 1</b> | <b>Portrait d'ensemble 2009-2016 .....</b> | <b>17</b> |
| <b>Graphique 2</b> | <b>Indicateur composite.....</b>           | <b>20</b> |



## LEXIQUE

|              |   |
|--------------|---|
| Régie        | Régie de l'énergie  |
| Transporteur | Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité                                    |
| Distributeur | Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité                                 |
| Producteur   | Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité                                   |
| ACÉ          | Association canadienne de l'électricité   |
| BAM          | Banque d'appareillage majeur  |
| BPWG         | Best Practice Working Group   |
| CFR          | Compte de frais reportés  |
| CNE          | Charges nettes d'exploitation   |
| COPE         | Committee on Performance Excellence   |
| CRT          | Cedars Rapids Limitée (Société de transmission électrique de Cedars Rapids limitée)           |
| ÉLL          | Énergie La Lièvre s.e.c.  |
| ÉTC          | Équivalent temps complet  |
| FDR          | Fonds de roulement  |
| FERC         | Federal Energy Regulatory Commission  |
| HQÉSP        | Hydro-Québec Équipement et services partagés  |
| IC           | Indice de continuité de service   |
| IESO         | Independent Electricity System Operator   |
| IFRS         | International Financial Reporting Standards (Normes internationales d'information financière) |
| IPC          | Indice des prix à la consommation   |
| IREQ         | Institut de recherche d'Hydro-Québec  |
| ISO          | Independent System Operator   |
| MASS         | Poste Massena (zone de réglage de New York)   |
| NAESB        | North American Energy Standards Board   |
| NERC         | North American Electric Reliability Corporation   |
| NPCC         | Northeast Power Coordinating Council Inc.   |
| NYISO        | New York Independent System Operator  |
| OASIS        | Open Access Same-Time Information System  |

|         |   |
|---------|---|
| OATI    | Open Access Technology International Inc.               |
| OATT    | Open Access Transmission Tariff                         |
| PCGR    | Principes comptables généralement reconnus              |
| RTA     | Rio Tinto Alcan   |
| RTO     | Regional Transmission Organization                      |
| SCHM    | Société en Commandite Hydroélectrique Manicouagan       |
| T-SAIDI | Transmission System Average Interruption Duration Index |
| TSO     | Transmission System Operation                           |

**ABRÉVIATIONS**  
**ET SIGNES CONVENTIONNELS**

|     |   |
|-----|---|
| \$  | dollar canadien   |
| k   | kilo (mille) – placé devant une unité, la multiplie par $10^3$      |
| M   | mega (million) – placé devant une unité, la multiplie par $10^6$    |
| G   | giga (milliard) – placé devant une unité, la multiplie par $10^9$   |
| T   | tera (billion) – placé devant une unité, la multiplie par $10^{12}$ |
| kV  | kilovolt  |
| kW  | kilowatt  |
| MW  | megawatt  |
| kWh | kilowattheure   |
| MWh | megawattheure   |
| GWh | gigawattheure   |
| TWh | terawattheure   |

## LISTE DES DÉCISIONS CITÉES

| <b>Décision</b> | <b>Dossier</b>         | <b>Nom du dossier</b>   |
|-----------------|------------------------|---|
| D-2002-95       | R-3401-98              | Requête relative à la détermination du prix unitaire moyen du transport et à la modification des tarifs de transport d'électricité  |
| D-2005-50       | R-3549-2014<br>Phase 1 | Demande relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec au 1 <sup>er</sup> janvier 2005  |
| D-2006-76       | R-3594-2005            | Demande du Transporteur relative à la détermination des méthodes comptables et financières applicables aux demandes de déplacements et de modifications d'actifs du réseau de transport par des tiers |
| D-2007-08       | R-3605-2006            | Demande relative à la modification des conditions des services de transport d'Hydro-Québec  |
| D-2008-019      | R-3640-2007            | Demande du Transporteur relative à la demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec au 1 <sup>er</sup> janvier 2008                                       |
| D-2008-036      | R-3626-2007            | Requête relative à la révision de la contribution maximale du Transporteur au coût du poste de départ de la centrale hydroélectrique Magpie   |
| D-2009-015      | R-3669-2008<br>Phase 1 | Demande du Transporteur relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec au 1 <sup>er</sup> janvier 2009  |
| D-2010-032      | R-3706-2009            | Demande du Transporteur afin de modifier ses tarifs et conditions de transport d'électricité  |
| D-2010-087      | R-3636-2007            | Demande d'Énergie La Lièvre s.e.c. portant sur la détermination du statut de transporteur auxiliaire  |
| D-2011-039      | R-3738-2010            | Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport pour l'année témoin 2011   |
| D-2012-010      | R-3669-2008<br>Phase 2 | Demande du Transporteur relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2009 (Phase 2)                              |
| D-2012-059      | R-3777-2011            | Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2012   |
| D-2012-151      | R-3810-2012            | Demande du Transporteur relative au projet de réfection d'un compensateur synchrone et des systèmes connexes du poste de la   |

| <b>Décision</b> | <b>Dossier</b> | <b>Nom du dossier</b>  |
|-----------------|----------------|--|
|                 |                | Manicouagan  |
| D-2013-026      | R-3829-2012    | Demande d'approbation d'un contrat de service de transport d'électricité conclu entre la Société en Commandite Hydroélectrique Manicouagan / Manicouagan Power Limited Partnership et Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité   |
| D-2013-026R     | R-3829-2012    | Rectification de la décision D-2013-026 – Demande d'approbation d'un contrat de service de transport d'électricité conclu entre la Société en Commandite Hydroélectrique Manicouagan / Manicouagan Power Limited Partnership et Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité |
| D-2013-130      | E-3849-2013    | Demande du Transporteur relative au remplacement du groupe convertisseur au poste de la Madawaska et travaux connexes  |
| D-2014-034      | R-3842-2013    | Demande d'approbation du taux de rendement des capitaux propres et du mécanisme de traitement des écarts de rendement  |
| D-2014-035      | R-3823-2012    | Demande relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport d'électricité pour les années 2013 et 2014   |
| D-2014-145      | R-3892-2014    | Demande conjointe d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité et Société Rio Tinto Alcan Inc. d'approbation d'un contrat de service de transport d'électricité  |
| D-2015-017      | R-3903-2014    | Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2015  |
| D-2015-018      | R-3905-2014    | Demande relative à l'établissement des tarifs d'électricité de l'année tarifaire 2015-2016   |
| D-2015-031      | R-3903-2014    | Demande de modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2016  |
| D-2015-130      | R-3934-2015    | Demande du Transporteur relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2016   |
| D-2015-133      | R-3929-2015    | Demande du Transporteur relative à la création d'un compte de frais reportés pour l'implantation et l'application de la version 5 des normes de protection des infrastructures critiques de la <i>North American Electric Reliability Corporation</i>                                      |
| D-2015-157      | R-3934-2015    | Demande du Transporteur relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2016   |
| D-2015-189      | R-3927-2015    | Demande d'Hydro-Québec relative aux modifications de méthodes comptables découlant du passage aux principes comptables généralement reconnus des États-Unis (US GAAP)  |

---

| <b>Décision</b> | <b>Dossier</b>         | <b>Nom du dossier</b>   |
|-----------------|------------------------|---|
| D-2015-199      | R-3945-2015            | Demande du Transporteur et de la SCHM relative à la modification du tarif du service de transport d'électricité de la Société en Commandite Hydroélectrique Manicouagan / Manicouagan Power Limited Partnership |
| D-2015-209      | R-3888-2014<br>Phase 1 | Demande du Transporteur relative à la modification de la politique d'ajouts au réseau de transport  |
| D-2015-210      | R-3934-2015            | Demande du Transporteur relative à la modification des tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2016  |

## 1. INTRODUCTION

[1] Le 30 juillet 2015, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie), en vertu des articles 25, 31, 32, 48, 49, 50 et 164.1 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*<sup>1</sup> (la Loi), une demande de modification de ses *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* (les Tarifs et conditions) à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016.

[2] Le 5 août 2015, la Régie rend sa décision procédurale D-2015-130 portant sur l'avis public et l'établissement du calendrier relatif aux demandes d'intervention.

[3] Le 8 août 2015, l'avis est publié et est affiché sur le site internet du Transporteur et sur son site *Open Access Same-Time Information System* (OASIS), ainsi que sur le site internet de la Régie.

[4] Le 22 septembre 2015, par sa décision D-2015-157, la Régie accorde le statut d'intervenant à l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ, EBM, la FCEI, au GRAME, à NEMC et SÉ-AQLPA.

[5] L'audience relative à cette demande a lieu du 24 novembre au 1<sup>er</sup> décembre 2015.

[6] Le 10 décembre 2015, le Transporteur dépose une demande interlocutoire afin que les tarifs proposés, ajustés en fonction du *Consensus Forecasts* de novembre 2015 et incluant les tarifs des services complémentaires, le taux de pertes et le cavalier (les Tarifs proposés), soient déclarés provisoires à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016. Les données ajustées tiennent compte de la décision D-2015-189 relative aux modifications de méthodes comptables découlant du passage aux principes comptables généralement reconnus des États-Unis (PCGR des États-Unis) dont les détails ont été déposés le 4 décembre 2015<sup>2</sup>.

[7] Le 21 décembre 2015, par sa décision D-2015-210, la Régie accueille cette demande.

---

<sup>1</sup> RLRQ, c. R-6.01.

<sup>2</sup> Pièce B-0096.

[8] La présente décision porte sur la demande de modification des Tarifs et conditions à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016, ainsi que sur la demande de traitement confidentiel des pièces B-0046 et B-0071 déposées par le Transporteur.

## 2. CONTEXTE

[9] La demande du Transporteur s'inscrit, pour l'essentiel, dans la continuité des demandes des dernières années. Cette année, cependant, elle tient compte de la demande de modifications de méthodes et pratiques comptables découlant du passage aux PCGR des États-Unis.

[10] Le Transporteur opère un vaste réseau à haute tension dont les équipements sont à maturité et fortement sollicités. Il insiste sur l'importance de disposer d'un réseau de transport fiable et disponible au bon moment pour tous les utilisateurs du réseau de transport. Selon lui, ces éléments motivent l'évolution des investissements et des charges conduisant au remplacement progressif des actifs et à des activités accrues de maintenance.

[11] Dans ce contexte, le Transporteur prévoit une cadence en investissements en maintien et en croissance de près de deux milliards de dollars par année. Il mentionne que l'accroissement de la maintenance demeure essentiel au contrôle du risque de défaillance, compte tenu de la maturité du réseau. À cet égard, il compte poursuivre le déploiement de son modèle de gestion des actifs, qui vise à atteindre un équilibre entre la performance des équipements, des risques acceptables et des coûts optimaux.

## 3. EFFICIENCE, PERFORMANCE ET BALISAGE

### 3.1 EFFICIENCE

[12] Le Transporteur soutient que le nombre d'actifs ayant dépassé 50 % de leur durée de vie utile s'est accru au cours des 10 dernières années et continuera de croître. Il précise que, selon les données disponibles, 65 % du parc des transformateurs et 75 % des disjoncteurs et sectionneurs ont dépassé la moitié de leur durée de vie utile. Le



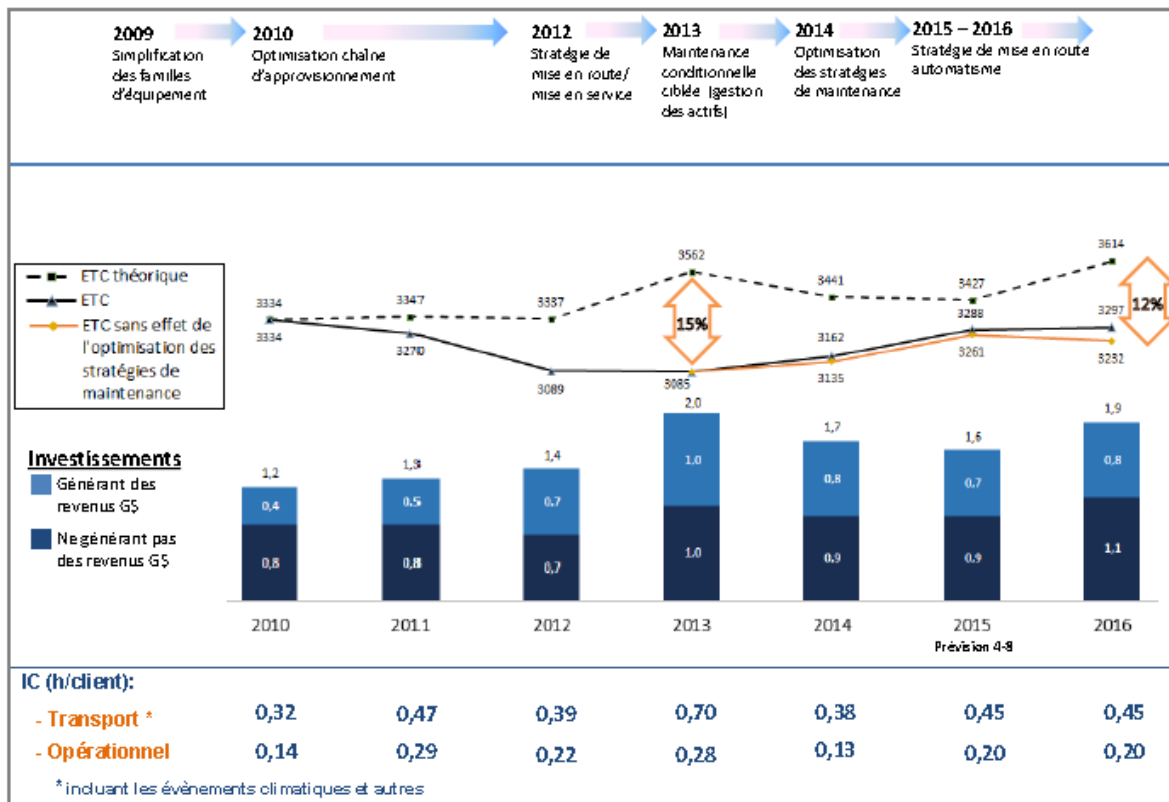
vieillesse de son parc d'actifs présente un risque accru de défaillances potentielles, dont découlent d'importants investissements et interventions aux charges.

[13] Dans ce contexte, le Transporteur a développé une stratégie de pérennité qui repose sur un rythme d'entretien et de renouvellement des actifs visant à assurer leur maintien jusqu'à la durée limite de leur vie utile respective.

### *Suivi de l'efficience interne du Transporteur*

[14] La stratégie d'efficience du Transporteur s'appuie sur son modèle de gestion des actifs. Celui-ci vise à poser le bon geste au bon moment, de façon à optimiser l'ensemble des coûts aux charges et aux investissements et à assurer la fiabilité du réseau de transport en mode proactif.

**GRAPHIQUE 1 - PORTRAIT D'ENSEMBLE 2009-2016**



Source : pièce B-0008, p. 11.

[15] Dans sa décision D-2015-017, la Régie retenait comme mode de suivi de l'efficacité interne du Transporteur le « *portrait d'ensemble* » de sa gestion des actifs, comprenant les initiatives, les effectifs, les investissements et l'indice de continuité (IC)-Transport. La Régie demandait par ailleurs au Transporteur d'ajouter l'IC-Opérationnel au « *portrait d'ensemble* »<sup>3</sup>.

[16] Les résultats du graphique 1 témoignent, selon le Transporteur, du bien-fondé des initiatives mises en place. L'évolution des effectifs reflète la performance du Transporteur en termes de gestion de ses besoins de main-d'œuvre, qu'elle soit affectée aux investissements ou aux charges d'exploitation, en corrélation avec les activités croissantes auxquelles il fait face. L'optimisation des autres composantes importantes de ses coûts en projets (approvisionnement, entrepreneurs et autres) ou en maintenance (services externes et pièces) serait, entre autres, assurée par le recours à des pratiques mettant en concurrence des tiers<sup>4</sup>.

[17] En 2015, le Transporteur a poursuivi l'amélioration de son modèle de gestion des actifs en bonifiant ses outils informatiques et son approche de planification afin de les adapter aux réalités de son réseau<sup>5</sup>.

[18] Le Transporteur soutient avoir été en mesure de réduire le nombre d'équivalent temps complet (ÉTC), en dépit de l'augmentation des investissements, tout en assumant l'augmentation des besoins de maintenance, le tout sans affecter la fiabilité du service.

[19] Bien que confronté à un réseau vieillissant et à l'accroissement des risques de défaillance, le Transporteur dit mettre tout en œuvre pour minimiser l'impact de ces risques et maintenir la fiabilité du réseau. Il s'est fixé comme objectif de minimiser les coûts grâce à l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement, des coûts sur le cycle de vie des actifs et des pratiques en innovation<sup>6</sup>.

[20] Le Transporteur indique que certaines innovations technologiques ont permis des gains et développements notables dans sa gestion du réseau, en favorisant la captation d'informations sur le comportement des actifs.

---

<sup>3</sup> Décision D-2015-017, p. 27 et 28, par. 71 et 72.

<sup>4</sup> Pièce B-0008, p. 11.

<sup>5</sup> Pièce B-0008, p. 16 à 18.

<sup>6</sup> Pièce B-0094, p. 9.

[21] Le Transporteur vise maintenant à stabiliser la planification et uniformiser les façons de faire de manière à mieux utiliser ses ressources humaines et matérielles tout au long d'un projet. Il cherche à maximiser les bénéfices associés que peuvent procurer les fournisseurs et partenaires dans la conduite de ses activités.

[22] Parmi les initiatives que le Transporteur prévoit mettre en place figure l'adoption d'un modèle d'amélioration de la performance en continu, axé sur une rétroaction des activités de projets. Cette stratégie vise à capter le plein potentiel des retombées des actions mises en œuvre au fur et à mesure de leur déploiement.

### ***Mesure globale de la performance et de l'efficience***

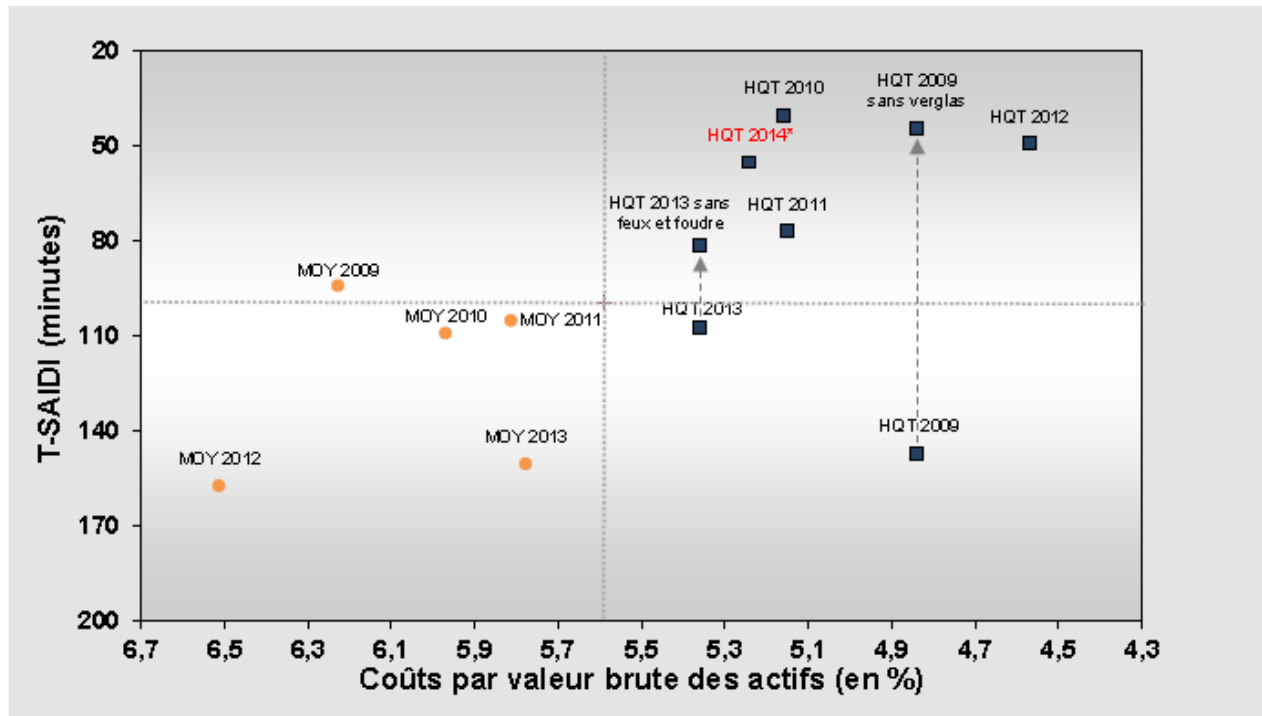
[23] Le Transporteur alimente sa démarche d'efficience grâce à ses échanges avec d'autres entreprises d'électricité dans le cadre, notamment, de sa participation aux travaux du *Best Practice Working Group* (BPWG) mis en place par l'Association canadienne de l'électricité (ACÉ).

[24] Ce groupe de travail a, notamment, pour mandat d'identifier des indicateurs permettant de démontrer l'excellence des entreprises de services publics d'électricité et des pratiques gagnantes de gestion dans ce domaine.

[25] Le Transporteur présente au graphique 2 les résultats de l'indicateur composite pour chacune des années 2009 à 2013. Cet indicateur global combine les résultats de deux indicateurs retenus par l'ACÉ, soit la durée, en minutes, d'interruption de service (T-SAIDI) ainsi que les coûts de valeur brute en pourcentage. À la demande de la Régie, le Transporteur fournit ses résultats pour l'année historique 2014 alors que ceux des autres entreprises d'électricité participantes, en cours de compilation, ne sont pas présentés.

[26] Le Transporteur fait valoir que ses résultats sont meilleurs que la moyenne des résultats des entreprises participantes et qu'il est plus performant sur l'horizon visé.

## GRAPHIQUE 2 – INDICATEUR COMPOSITE



\* La collecte des données par le BPWG étant en cours, le Transporteur ne peut présenter le résultat de l'indicateur pour la moyenne des participants pour l'année historique 2014.

Source : pièce B-0008, p. 8.

[27] L'AHQ-ARQ recommande de construire l'indicateur composite en utilisant une moyenne pondérée des coûts pour tous les participants au balisage de l'ACÉ et une moyenne arithmétique de l'indicateur de fiabilité pour le sous-ensemble des participants ayant fourni des données pour les deux indicateurs constituant l'indicateur composite.

[28] Le Transporteur plaide qu'il n'y a pas lieu de modifier la méthodologie de la présentation graphique. La moyenne pondérée ne changerait rien aux résultats finaux du Transporteur. Il précise que, le graphique étant délimité par la performance la plus élevée en coûts et en fiabilité, la dispersion des résultats illustre la performance relative des participants par rapport à la médiane<sup>7</sup>. L'indicateur mesure la fiabilité obtenue en fonction des coûts à la fois aux investissements et aux charges, ce qui est cohérent avec le modèle de gestion des actifs du Transporteur.

<sup>7</sup> Pièce A-0021, p. 58.

### ***Cible d'efficience pour les charges nettes d'exploitation***

[29] Le Transporteur se fixe une cible d'efficience *ex-ante* de 1 % des charges nettes d'exploitation (CNE) sous son contrôle de gestion, ce qui induit la réalisation de gains d'efficience prévus de 6,3 M\$ pour 2016.

[30] Le Transporteur juge qu'une vision à long terme fondée sur le cycle de vie de ses installations et équipements doit servir de guide dans l'établissement de sa cible d'efficience paramétrique. Un tel horizon exige une gestion prudente et responsable de ses priorités en matière de sécurité, de fiabilité et de disponibilité du réseau.

[31] L'AHQ-ARQ est d'avis que la cible d'efficience aux CNE devrait être de 2 % pour 2016, compte tenu de toutes les démarches porteuses de gains mises de l'avant par le Transporteur.

### ***Opinion de la Régie***

[32] La Régie relève des arguments du Transporteur que ses nouvelles pratiques d'approvisionnement et de gestion des actifs lui permettent de répondre à ses besoins immédiats, tout en considérant ses besoins à long terme.

[33] Sans douter des objectifs poursuivis par le Transporteur, la Régie juge cependant que ce dernier n'a pas fait la démonstration des économies tangibles que le modèle de gestion de ses actifs peut générer en contrepartie des coûts qui y sont associés.

[34] En ce qui a trait à sa stratégie de gestion des actifs, la Régie s'interroge, tout comme l'AHQ-ARQ, sur les résultats anticipés d'une telle stratégie et constate qu'elle ne peut, sur la base des résultats fragmentaires obtenus à ce jour, porter un jugement éclairé et sans équivoque sur le bien-fondé de la demande du Transporteur visant à en intensifier le rythme.

[35] Par ailleurs, pour la gestion des besoins de main-d'œuvre du Transporteur, la Régie ne peut s'en remettre uniquement à la mesure des gains d'efficience découlant de la représentation graphique entre ÉTC théorique et ÉTC réels pour constater l'importance des gains réalisés. La courbe des ÉTC théorique est construite à partir d'une projection du

nombre d'ÉTC requis pour répondre aux activités projetées, en l'absence des initiatives d'efficience mises en place.

[36] Le Transporteur convient en audience que, s'il connaît l'évolution de ses ÉTC réels dans le temps, il doit s'appuyer sur des hypothèses pour estimer l'impact des initiatives mises en place en vue d'améliorer sa performance<sup>8</sup>. La courbe des ÉTC théorique ne fournit donc pas de données tangibles sur la performance du Transporteur en matière d'efficience et de coûts.

[37] Le Transporteur s'appuie sur plusieurs autres données pour soutenir son choix de gestion. Il mentionne les résultats de certains indicateurs, nommément l'IC-Opérationnel et le taux de bris. Ce modèle de simulation lui fournit « *un signal optimisé au meilleur de [sa] connaissance et de [son] expérience plutôt que de parler de scénario optimal. [...] [II] n'a pas l'information nécessaire pour faire une simulation optimisée compte tenu qu'[il] [...] navigue un peu vers l'inconnu* »<sup>9</sup>.

[38] Le Transporteur se dit convaincu d'avoir fait le bon choix en retenant une stratégie visant à maximiser l'utilisation de l'actif en place et à niveler dans le temps les remplacements<sup>10</sup>. La Régie réitère son appui à la stratégie de gestion du Transporteur, mais elle estime qu'il doit avancer avec prudence. Étant donné le caractère récent de l'expérience, les résultats parcellaires obtenus ainsi que le manque de données concrètes, la Régie ne peut donner son aval à l'intensification du rythme des activités du Transporteur sur la seule base d'un acte de foi.

[39] En l'absence d'une preuve claire sur la justesse des hypothèses utilisées, la Régie est soucieuse des implications à moyen et à long termes de l'intensification de cette stratégie. Elle juge qu'il est essentiel que le Transporteur obtienne davantage de preuves de réussite de sa stratégie de gestion des actifs et qu'il en fasse une démonstration économique devant la Régie.

**[40] Dans ce contexte, la Régie ordonne au Transporteur de lui présenter, dans le prochain dossier tarifaire, une preuve étayée lui permettant d'apprécier les résultats actuels de la stratégie adoptée quant au maintien des actifs. Notamment, cette preuve**

---

<sup>8</sup> Pièce A-0019, p. 185.

<sup>9</sup> Pièce A-0021, p. 153.

<sup>10</sup> Pièce B-0094, p. 11.

**devra faire état de la rentabilité économique des actions entreprises et envisagées par le Transporteur ainsi qu'une projection des gains visés à long terme.**

[41] Par ailleurs, le Transporteur fait état de sa recherche de nouvelles solutions pour maximiser la performance des équipements et réduire les coûts et les délais de réalisation des projets. Il mentionne des initiatives en cours et à venir liées à l'amélioration des projets, telles une démarche structurée et par étape qu'il a amorcée avec Hydro-Québec Équipement et services partagés (HQÉSP) en 2014 et « *une vision globale et commune élaborée avec ses partenaires sur les actions à prioriser* »<sup>11</sup>. **La Régie demande au Transporteur de détailler, dans le dossier tarifaire 2017, les résultats à jour de ces deux initiatives et de préciser l'identité des partenaires dont il est question.**

[42] La Régie réitère l'importance qu'elle accorde au suivi de l'efficacité interne du Transporteur. Les bonifications apportées à son « *portrait d'ensemble* » permettent de faire le suivi annuel des résultats des activités du Transporteur sur le plan interne. La Régie constate, en outre, que l'ajout de l'IC-Opérationnel permet de suivre l'impact des actions entreprises par le Transporteur en ce qui a trait à la gestion de ses ressources ainsi qu'aux résultats, en termes de fiabilité des opérations.

[43] **Aux fins du suivi de son efficacité interne, la Régie demande au Transporteur de mettre à jour ce « *portrait d'ensemble* » ainsi que l'analyse des résultats chaque année dans le cadre de son dossier tarifaire.**

[44] En ce qui a trait à la cible d'efficacité pour les CNE, comme le Transporteur l'a lui-même reconnu, bien qu'il performe très bien en termes de fiabilité et de coûts, il y a encore place à l'amélioration des processus de manière à accroître l'efficacité tout en maintenant la fiabilité du réseau<sup>12</sup>.

[45] La Régie est d'avis que, malgré l'évolution de son cadre de gestion en lien avec le vieillissement et la forte sollicitation de son réseau, la structure de coûts du Transporteur n'a pas connu de changements importants au cours de la dernière année. Bien qu'il se soit engagé dans une approche de gestion valorisant l'arbitrage entre le maintien et le remplacement de ses actifs matures, le Transporteur continue à disposer de la flexibilité de gestion requise pour atteindre la cible fixée par la Régie pour la prochaine année.

---

<sup>11</sup> Pièce B-0008, p. 18.

<sup>12</sup> Pièce A-0019, p. 188 et 189.

[46] **En conséquence, la Régie fixe à 2 % la cible d'efficience pour l'année témoin 2016.**

## **3.2 INDICATEURS DE PERFORMANCE ET OBJECTIFS CORPORATIFS**

### **3.2.1 INDICATEURS DE PERFORMANCE**

[47] Le Transporteur présente les résultats de 2010 à 2014 et l'analyse des indicateurs de performance retenus par la Régie pour quatre catégories : satisfaction de la clientèle, fiabilité du service, évolution des coûts et performance environnementale, ainsi qu'une liste d'indicateurs généraux<sup>13</sup>. Il met également à jour les tableaux récapitulatifs de l'évolution de ces indicateurs et des données de base pour les ratios de coûts. À la demande de la Régie<sup>14</sup>, le Transporteur intègre l'IC-Opérationnel au tableau des indicateurs généraux, lequel couvre la période 2005-2014<sup>15</sup>.

[48] L'analyse du Transporteur fait ressortir une bonne performance en matière de satisfaction de la clientèle, de fiabilité et d'évolution de ses coûts.

[49] L'IC-Opérationnel mesure la durée moyenne, par client, des interruptions de service causées par un facteur directement en lien avec les opérations courantes (défaillance d'équipement, incidents d'exploitation et travaux programmés), pour l'ensemble de la clientèle desservie. Les résultats indiquent que l'IC-Opérationnel de 2014 est inférieur de plus de la moitié à celui de 2013 et il est aussi inférieur à la moyenne des cinq dernières années. Le Transporteur attribue ce résultat, entre autres, aux stratégies de maintenance et d'exploitation du réseau ainsi qu'à la sensibilisation accrue du personnel aux incidents d'exploitation<sup>16</sup>.

[50] Pour ce qui est des indicateurs de coûts en fonction de la capacité du réseau liés aux CNE, le ratio lié au coût des immobilisations nettes présente une hausse en 2014 à la suite de nouvelles mises en service d'équipements et aux megawatts (MW) installés. De même, une nette hausse du ratio des coûts par rapport à la valeur totale de l'actif, pour les lignes,

---

<sup>13</sup> Décisions D-2011-039, D-2012-059 et D-2014-035.

<sup>14</sup> Décision D-2015-017, p. 34, par. 106.

<sup>15</sup> Pièce B-0009, p. 5.

<sup>16</sup> Pièce B-0009, p. 8.



peut être constatée, ce que le Transporteur attribue plus spécifiquement à la mise en service de la ligne Romaine 2.

[51] L'AHQ-ARQ souligne que le Transporteur prévoit maintenir ses indices IC-Transport et IC-Opérationnel aux valeurs de 0,45 et 0,20 respectivement, au cours des prochaines années. L'intervenant est d'avis que ces cibles devraient correspondre aux valeurs qui sont visées dans l'établissement des stratégies de maintenance du Transporteur.

[52] L'AHQ-ARQ observe également les hausses des indicateurs de coûts. Il constate que, sans la mise en service de la ligne Romaine 2, le résultat des indicateurs de coûts par rapport à la valeur totale de l'actif aurait quand même été en hausse de 14 % par rapport au résultat de 2013. De plus, le résultat de 2014 de l'indicateur lié aux postes se situe à 7,94 %, soit légèrement au-dessus de la moyenne des cinq dernières années qui est de 7,85 %. L'AHQ-ARQ conclut au besoin de poursuivre la réduction des coûts du Transporteur.

[53] SÉ-AQLPA indique être très satisfait du taux de récupération des huiles isolantes minérales par le Transporteur en 2014. Il est également satisfait de la superficie d'emprises traitées aux fins du contrôle de la végétation et de son impact favorable sur la fiabilité du réseau et la continuité du service. L'intervenant souhaite que le Transporteur soumette un plan énonçant les mesures opérationnelles prévues pour diminuer l'impact des incidents climatiques, des incidents résultant de la faune et de l'environnement ainsi que des méfaits.

### **3.2.2 OBJECTIFS CORPORATIFS**

[54] Le Transporteur fait état des objectifs corporatifs établis aux fins des régimes d'intéressement et de rémunération variable dans le cadre du processus de planification annuelle du plan d'affaires. En termes d'établissement des revenus requis, il s'agit d'un coût anticipé de 2,8 M\$. Le Transporteur analyse les résultats de l'année 2014 et présente les objectifs corporatifs établis pour l'année de base 2015<sup>17</sup>. Quant aux objectifs corporatifs relatifs à l'année témoin 2016, ils n'ont pas encore été approuvés par le conseil d'administration d'Hydro-Québec.

---

<sup>17</sup> Pièce B-0009, p. 19 à 23.

[55] L'AHQ-ARQ souligne le caractère insuffisamment ambitieux de ces objectifs. Selon l'intervenant, les cibles ont été atteintes et, presque systématiquement, dépassées au cours des dernières années. L'intervenant constate que le Transporteur n'a pas donné suite aux préoccupations de la Régie dans ses décisions D-2005-50, D-2008-019 et D-2014-035, en ce qui a trait aux objectifs où le Transporteur excelle et au caractère ambitieux des cibles fixées. Selon l'intervenant, une telle tendance s'observe encore dans l'établissement des objectifs corporatifs 2015, puisque les thèmes et les cibles n'ont pratiquement pas changé par rapport aux années passées et que certaines cibles sont encore moins ambitieuses qu'en 2014. En conséquence, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de ne pas accorder au Transporteur la reconnaissance des coûts de 2,8 M\$ du régime de rémunération incitative dans les revenus requis de 2016.

[56] SÉ-AQLPA considère également que les objectifs corporatifs sur lesquels est fondé le régime de bonification et de rémunération incitative du Transporteur manquent d'ambition. L'intervenant suggère à la Régie de transmettre, dans sa décision, un message au conseil d'administration d'Hydro-Québec recommandant au Transporteur de se fixer des objectifs plus ambitieux, sans quoi la Régie pourrait ne plus reconnaître à l'avenir les charges salariales de la rémunération incitative dans les revenus requis du Transporteur.

### *Opinion de la Régie*

[57] La Régie juge que les stratégies d'interventions environnementales et les plans de contrôle de la végétation sont bien adaptés aux conditions d'exploitation du réseau du Transporteur.

[58] La Régie considère que les indicateurs et leur analyse, tels que présentés par le Transporteur, sont utiles à l'évaluation de sa performance et lui **ordonne de les mettre à jour annuellement dans le cadre de son dossier tarifaire à venir.**

[59] La Régie réitère qu'il appartient au Transporteur d'établir ses objectifs corporatifs, mais qu'elle doit en apprécier le caractère raisonnable avant d'autoriser les budgets y afférents.

[60] La Régie comprend que les objectifs corporatifs retenus par le Transporteur reflètent la recherche constante d'un équilibre entre la sécurité, la fiabilité et la disponibilité du réseau. Elle comprend également que ces cibles doivent tenir compte du vieillissement progressif des équipements, dans un contexte d'utilisation accrue du réseau de transport.

[61] Néanmoins, comme le souligne l'AHQ-ARQ, la Régie considère, à la vue de l'historique des résultats, que les cibles retenues pour les objectifs corporatifs ne sont pas suffisamment ambitieuses. L'atteinte de ces objectifs ne justifie pas une rémunération additionnelle. La Régie est d'avis qu'il y a place à une révision des cibles, dans une optique plus ambitieuse, dont l'atteinte justifierait la rémunération incitative à laquelle elles se rattachent.

**[62] Pour ces motifs, la Régie reconnaît un montant de 1,4 M\$ à titre de rémunération incitative pour l'année témoin 2016. Aux fins de faire reconnaître, dans le cadre de ses prochains dossiers tarifaires, les charges qui sont associées à la rémunération incitative dans ses revenus requis, le Transporteur devra revoir les cibles visées par les objectifs corporatifs afin qu'elles soient suffisamment ambitieuses et qu'elles reflètent un réel défi l'incitant à améliorer sa performance et à rechercher un niveau supérieur de réalisations.**

### **3.3 BALISAGE**

[63] En 2014, le Transporteur a participé aux balisages externes de PA Consulting Group (PA Consulting), du groupe de travail BPWG de l'ACÉ et du groupe *Transmission System Operation* (TSO).

[64] Le Transporteur présente les résultats des balisages de PA Consulting et de l'ACÉ pour la période 2009-2013, ainsi que ceux du TSO pour la période 2011-2013.

[65] Le Transporteur précise que les balisages de l'ACÉ ont été réalisés par le *Committee on Performance Excellence* (COPE) jusqu'en 2011, puis coordonnés et réalisés depuis 2012 par le BPWG.

[66] Malgré des améliorations observées dans les résultats de certains indicateurs, l'AHQ-ARQ constate le besoin de poursuivre, au-delà de 2013, la réduction de certains coûts du Transporteur et l'amélioration des résultats en ce qui a trait aux indicateurs de fiabilité.

[67] Dans sa décision D-2015-017, la Régie souhaitait obtenir davantage de renseignements quant aux particularités du réseau du Transporteur et aux équipements qui font l'objet de « *spécifications qui sont supérieures aux spécifications standards de l'industrie* »<sup>18</sup> en raison de ses nouvelles pratiques d'approvisionnement.

[68] Le Transporteur a fourni de l'information additionnelle à cet égard, mais n'a pas quantifié les coûts supplémentaires, non plus que les économies générées par ses nouvelles pratiques d'approvisionnement.

### *Opinion de la Régie*

[69] La Régie est satisfaite de l'analyse des indicateurs de balisage présentée par le Transporteur. **La Régie ordonne au Transporteur de mettre à jour cette analyse chaque année dans le cadre de son dossier tarifaire.**

[70] En réponse aux questions de la Régie sur les particularités du réseau du Transporteur liées aux équipements qui font l'objet de « *spécifications qui sont supérieures aux spécifications standards de l'industrie* », le Transporteur mentionne l'avantage économique associé à la standardisation des équipements et à son processus d'acquisition, sans pourtant en démontrer la rentabilité.

[71] Le Transporteur n'a pas fait la démonstration économique des avantages de cette standardisation. En outre, il ne précise pas les coûts additionnels potentiellement attribuables aux spécifications supérieures de ses équipements par rapport aux standards de l'industrie, particulièrement lorsqu'ils sont utilisés dans la partie sud de son territoire.

[72] **La Régie ordonne au Transporteur de déposer une preuve démontrant la rentabilité économique des nouvelles pratiques d'approvisionnement dans le cadre de son prochain dossier tarifaire.**

---

<sup>18</sup> En page 39.

## 4. PRINCIPES RÉGLEMENTAIRES ET MÉTHODES COMPTABLES

### 4.1 CONVENTIONS COMPTABLES EN VERTU DES PCGR DES ÉTATS-UNIS

[73] Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015, Hydro-Québec dresse ses états financiers à vocation générale suivant les PCGR des États-Unis.

[74] Le 15 mai 2015, le Transporteur et Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le Distributeur) déposent une demande conjointe relative aux modifications de méthodes comptables découlant du passage aux PCGR des États-Unis, pour une application aux états financiers réglementaires du Transporteur et du Distributeur dès le 1<sup>er</sup> janvier 2015<sup>19</sup>.

[75] Les principales conventions comptables qu'utilise le Transporteur dans le présent dossier sont les suivantes :

- pour l'année historique 2014 et l'année autorisée 2015, les conventions comptables en vigueur sont respectivement celles reconnues par la Régie dans ses décisions D-2014-035 et D-2015-017, et reposent sur les *International financial reporting standards* (IFRS);
- pour l'année de base 2015 et l'année témoin 2016, les conventions comptables utilisées par le Transporteur reposent sur les PCGR des États-Unis.

[76] Conformément à la décision D-2015-189, le Transporteur met à jour, le 4 décembre 2015, les impacts sur les revenus requis en fonction de la date de mise en application des modifications approuvées par la Régie, soit le 10 juillet 2015.

[77] En conséquence, la Régie approuve la diminution de 127,3 M\$ sur les revenus requis de l'année témoin 2016 du Transporteur à la suite de la décision D-2015-189, telle qu'elle apparaît au tableau 1<sup>20</sup>.

---

<sup>19</sup> Dossier R-3927-2015.

<sup>20</sup> Dossier R-3927-2015, pièce B-0053, p. 6.

**TABLEAU 1**  
**COMPOSANTES DE L'IMPACT SUR LES REVENUS REQUIS**  
**DE L'ANNÉE TÉMOIN 2016 DU TRANSPORTEUR**

*En millions de dollars*

|   | Demande<br>initiale | Ajustement<br>(1) | Demande<br>révisée | Ajustement<br>(2) | D-2015-189     |
|---|---------------------|-------------------|--------------------|-------------------|----------------|
| <b>Impact 2015 sur l'année témoin 2016</b>      | <b>(103,1)</b>      | <b>(5,4)</b>      | <b>(108,5)</b>     | <b>64,6</b>       | <b>(43,9)</b>  |
| Compte d'écarts - Coût de retraite              |                     |                   |                    |                   |                |
| Coût de retraite (3)                            | (11,2)              | (5,2)             | (16,4)             | 18,9              | 2,5            |
| Intérêts  | (0,7)               | (0,2)             | (0,9)              | 0,8               | (0,1)          |
| <b>Total</b>                                    | <b>(11,9)</b>       | <b>(5,4)</b>      | <b>(17,3)</b>      | <b>19,7</b>       | <b>2,4</b>     |
| CFR - US GAAP (renversement)                    |                     |                   |                    |                   |                |
| Coût des APRA                                   | 6,7                 | -                 | 6,7                | (3,5)             | 3,2            |
| Immobilisations corporelles - RDVU              | (94,4)              | -                 | (94,4)             | 45,9              | (48,5)         |
| OLMHS   | -                   | -                 | -                  | -                 | -              |
| Intérêts  | (3,5)               | -                 | (3,5)              | 2,5               | (1,0)          |
| <b>Total</b>                                    | <b>(91,2)</b>       | <b>-</b>          | <b>(91,2)</b>      | <b>44,9</b>       | <b>(46,3)</b>  |
| <b>Impact 2016 sur l'année témoin 2016</b>      | <b>(119,9)</b>      | <b>(2,9)</b>      | <b>(122,8)</b>     | <b>(4,5)</b>      | <b>(127,3)</b> |
| Coût de retraite (4)                            | (35,9)              | (2,9)             | (38,8)             | -                 | (38,8)         |
| Coût des APRA                                   | 2,7                 | -                 | 2,7                | -                 | 2,7            |
| Immobilisations corporelles - RDVU              | (86,6)              | -                 | (86,6)             | (4,5)             | (91,1)         |
| OLMHS   | (0,1)               | -                 | (0,1)              | -                 | (0,1)          |
| <b>Total</b>                                    | <b>(119,9)</b>      | <b>(2,9)</b>      | <b>(122,8)</b>     | <b>(4,5)</b>      | <b>(127,3)</b> |
| <b>Impact total sur les revenus requis 2016</b> | <b>(223,0)</b>      | <b>(8,3)</b>      | <b>(231,3)</b>     | <b>60,1</b>       | <b>(171,2)</b> |

(1) Correction de l'amortissement du coût des services passés relié au coût de retraite. Voir section 3 en lien avec le coût des APRA.

(2) Révision de la date de mise en application des US GAAP, à compter du 10 juillet 2015 au lieu du 1er janvier 2015.

(3) Coût de retraite en IFRS de 91,5 M\$ appliqué pour 190 jours et coût de retraite en US GAAP de 55,2 M\$ appliqué pour 175 jours vs coût de retraite autorisé en IFRS de 71,6 M\$.

(4) Coût de retraite 2016 en US GAAP de 32,8 M\$ vs coût de retraite au montant autorisé 2015 en IFRS de 71,6 M\$.

APRA: Avantages postérieurs à la retraite autres que la retraite.

RDVU: Révision des durées de vie utile.

OLMHS: Obligations liées à la mise hors service des immobilisations.

***Compte de frais reportés lié au passage aux PCGR des États-Unis et compte d'écarts lié au coût de retraite***

[78] Dans la décision D-2015-189, la Régie autorise le Transporteur à créer, à compter du 10 juillet 2015, un compte de frais reportés (CFR) hors base de tarification afin d'y comptabiliser les écarts associés aux changements des méthodes comptables découlant du passage aux PCGR des États-Unis constatés dans les revenus requis 2015, dont le montant s'établit à - 46,3 M\$<sup>21</sup>.

<sup>21</sup> Pièce B-0096, p. 8, tableau 4.

[79] **Dans le présent dossier, la Régie autorise la disposition du solde du CFR dans lequel ont été versés les écarts associés aux changements des méthodes comptables découlant du passage aux PCGR des États-Unis au 31 décembre 2015, au montant de - 46,3 M\$ dans les revenus requis de 2016 du Transporteur.**

[80] Dans la décision D-2015-189, la Régie autorise le Transporteur à comptabiliser exceptionnellement, à compter du 10 juillet 2015, dans les comptes d'écarts du coût de retraite autorisés par sa décision D-2011-039<sup>22</sup>, l'impact des modifications des méthodes comptables relatives au coût des avantages sociaux futurs découlant du passage aux PCGR des États-Unis. Le solde au 31 décembre 2015 s'établit à 2,4 M \$.

[81] **Dans le présent dossier, la Régie autorise la disposition du solde du CFR découlant des écarts du coût de retraite au 31 décembre 2015, au montant de 2,4 M\$ dans les revenus requis de 2016 du Transporteur.**

## **5. DÉPENSES NÉCESSAIRES À LA PRESTATION DU SERVICE**

### **5.1 ÉVOLUTION DES DÉPENSES 2014-2016**

[82] Pour l'année témoin 2016, le Transporteur demande à la Régie de déterminer un montant révisé de 1 855,7 M\$ à titre de dépenses nécessaires à la prestation du service, soit une baisse de 27,1 M\$ ou 1,4 % par rapport aux dépenses autorisées pour l'année 2015. Le tableau 2 présente le sommaire de l'évolution des dépenses du Transporteur.

---

<sup>22</sup> Décision D-2011-039, p. 40, par. 159.

**TABLEAU 2**  
**ÉVOLUTION DES DÉPENSES NÉCESSAIRES**  
**À LA PRESTATION DU SERVICE**  
**POUR LA PÉRIODE 2014-2016**

| <i>En millions de dollars ou en %</i>                                      | 2014<br>année<br>historique | 2015<br>année<br>autorisée<br>D-2015-031 | 2015<br>année<br>de base | 2016<br>année<br>témoin | 2016<br>année<br>témoin<br>révisée | Variations                                  |              |  |             |
|--|-----------------------------|--|--------------------------|-------------------------|------------------------------------|---|--------------|--|-------------|
|  |                             |  |                          |                         |                                    | 2016 témoin<br>révisée vs 2015<br>autorisée |              | 2016 témoin<br>révisée vs 2014<br>historique |             |
| <b>Charges nettes d'exploitation</b>                                       |                             |  |                          |                         |                                    |   |              |  |             |
| Charges brutes directes  | 557,5                       | 553,9                                    | 588,5                    | 583,5                   | 580,8                              | 26,9  |              | 23,3   |             |
| Charges de services partagés   | 330,8                       | 341,2                                    | 331,9                    | 346,4                   | 345,7                              | 4,5   |              | 14,9   |             |
| Coûts capitalisés  | (150,6)                     | (159,9)                                  | (160,1)                  | (154,3)                 | (153,7)                            | 6,2   |              | (3,1)  |             |
| Facturation interne émise  | (30,2)                      | (29,7)                                   | (31,8)                   | (32,7)                  | (32,7)                             | (3,0)                                       |              | (2,5)  |             |
|  | <b>707,5</b>                | <b>705,5</b>                             | <b>728,5</b>             | <b>742,9</b>            | <b>740,1</b>                       | <b>34,6</b>                                 | <b>4,9%</b>  | <b>32,6</b>                                  | <b>4,6%</b> |
| <b>Autres charges</b>  |                             |  |                          |                         |                                    |   |              |  |             |
| Achats services de transport   | 18,9                        | 19,3                                     | 19,3                     | 19,1                    | 18,7                               | (0,6)                                       |              | (0,2)  |             |
| Achats d'électricité   | 14,6                        | 13,4                                     | 15,3                     | 15,1                    | 15,1                               | 1,7   |              | 0,5  |             |
| Amortissement  | 1 032,7                     | 1 065,0                                  | 967,4                    | 1 035,0                 | 1 034,0                            | (31,0)                                      |              | 1,3  |             |
| Taxes  | 88,9                        | 98,8                                     | 96,3                     | 100,4                   | 100,1                              | 1,3   |              | 11,2   |             |
| Facturation interne  | (43,5)                      | (45,6)                                   | (44,9)                   | (44,3)                  | (44,1)                             | 1,5   |              | (0,6)  |             |
|  | <b>1 111,6</b>              | <b>1 150,9</b>                           | <b>1 053,4</b>           | <b>1 125,3</b>          | <b>1 123,8</b>                     | <b>(27,1)</b>                               | <b>-2,4%</b> | <b>12,2</b>                                  | <b>1,1%</b> |
| <b>Frais corporatifs</b>   | 29,5                        | 31,6                                     | 31,8                     | 32,2                    | 32,1                               | 0,5   |              | 2,6  |             |
| <b>Écart / coût de retraite</b>  | 10,5                        | (7,6)                                    | 3,6                      | (11,9)                  | 2,4                                | 10,0  |              | (8,1)  |             |
| <b>Frais reportés relatif aux coûts de mises en service de projets non</b> | (6,1)                       | 6,3                                      | 6,3                      | 0,2                     | 0,2                                | (6,1)                                       |              | 6,3  |             |
| <b>Frais reportés - passage aux PCGR des États-Unis</b>                    |                             |  | 87,7                     | (91,2)                  | (46,3)                             | (46,3)                                      |              | (46,3)                                       |             |
| <b>Frais reportés - implantation at application des normes CIP v5</b>      |                             |  | (7,0)                    | 7,2                     | 7,2                                | 7,2   |              | 7,2  |             |
| <b>Compte d'écarts - pénalités liées aux services complémentaires</b>      |                             |  |                          | (0,1)                   | (0,1)                              | (0,1)                                       |              | (0,1)  |             |
| <b>Autres revenus</b>  | (10,2)                      | (3,9)                                    | (3,8)                    | (3,7)                   | (3,7)                              | 0,2   |              | 6,5  |             |
| <b>Total</b>   | <b>1 842,8</b>              | <b>1 882,8</b>                           | <b>1 900,5</b>           | <b>1 800,9</b>          | <b>1 855,7</b>                     | <b>(27,1)</b>                               | <b>-1,4%</b> | <b>12,9</b>                                  | <b>0,7%</b> |

Source : pièce B-0014, p. 5.

[83] La demande du Transporteur, à cet égard, est analysée dans les sections suivantes.



## 5.2 CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

### 5.2.1 ÉVALUATION DU TRANSPORTEUR

[84] D'après l'évaluation du Transporteur, lors du dépôt initial, les CNE de l'année témoin 2016 sont établies à 742,9 M\$, soit une augmentation de 37,4 M\$ (5,3 %) par rapport aux CNE autorisées 2015.

[85] Le Transporteur détaille ainsi cette augmentation<sup>23</sup> :

|  |            |
|--|------------|
| • Inflation  | + 13,4 M\$ |
| • Gain d'efficacité paramétrique (1 %)                         | - 6,3 M\$  |
| • Croissance du réseau   | + 4,5 M\$  |
| • Coût de retraite   | - 34,2 M\$ |
| • Passage aux PCGR des États-Unis                              | + 7,5 M\$  |
| • « Recalibrage » de la demande 2015                           | + 14,0 M\$ |
| • Maintenance additionnelle et autres                          | + 22,0 M\$ |
| • Implantation et application des normes CIP v5                | + 2,5 M\$  |
| • Programmes d'assurance qualité et d'innovation technologique | + 6,5 M\$  |
| • Budget spécifique (norme CIP v5)                             | + 7,5 M\$  |

[86] Le Transporteur indique que ce niveau de CNE est requis pour lui permettre de poursuivre et d'intensifier l'arrimage de ses activités de maintenance, dont ses interventions en maintenance ciblée, en lien avec son modèle de gestion des actifs.

[87] Le Transporteur soutient que les besoins supplémentaires de maintenance en 2016 découlent du retour d'expérience de 2014 et 2015. Lors de l'audience, il insiste sur le fait que, bien que le besoin totalise 34 M\$, il est important de retenir que seulement 7 M\$ de ce total permettent de rehausser le niveau d'activité et que les 27 M\$ restants ne visent que la mise en œuvre de la stratégie<sup>24</sup>.

<sup>23</sup> Pièce B-0014, p. 6.

<sup>24</sup> Pièce A-0021, p. 85.

[88] En plus des besoins additionnels de maintenance et la réalisation de projets de pérennité, le Transporteur 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 »).

### *Efficienc e paramétrique*

[89] Pour l'année témoin 2016, le Transporteur projette un gain d'efficienc e paramétrique correspondant à 1 % des CNE sur lesquelles il exerce un contrôle de gestion, soit un montant de 6,3 M\$.

### *Masse salariale*

[90] Le tableau 3<sup>25</sup> présente l'évolution du nombre d'ÉTC de 2014 à 2016, en fonction des nouveaux besoins exprimés par le Transporteur.

**TABLEAU 3**  
**ÉVOLUTION DES ÉQUIVALENTS TEMPS COMPLET**

| <b>Composantes</b>                               | <b>Année historique<br/>2014</b> | <b>Année de base<br/>2015</b> | <b>Année témoin<br/>2016</b> |
|--|----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|
| <b>ÉTC</b>                                       | <b>3 162</b>                     | <b>3 288</b>                  | <b>3 297</b>                 |
| <b>Évolution</b>                                 |                                  | <b>126</b>                    | <b>9</b>                     |
| 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                            |

[91] Le tableau 4<sup>26</sup> présente l'évolution des départs à la retraite des employés.

<sup>25</sup> Pièce B-0015, p. 21.

<sup>26</sup> Pièce B-0015, p. 22.

**TABLEAU 4**  
**MOUVEMENTS DU PERSONNEL**

| Composantes                         | Année historique<br>2014 | Année de base<br>2015 | Année témoin<br>2016 |
|-------------------------------------|--------------------------|-----------------------|----------------------|
| <b>Mouvements du personnel</b>      |                          | -                     | -                    |
| Départs à la retraite de 2014       |                          | (61)                  |                      |
| Départs à la retraite de 2015       |                          | (84)                  | (49)                 |
| Départs à la retraite de 2016       |                          |                       | (75)                 |
| Dotation pour départs à la retraite |                          | 145                   | 124                  |

[92] Le Transporteur explique la croissance des ÉTC par le besoin de poursuivre la stratégie de gestion des actifs et par l'ordonnancement des activités de maintenance qui en découle.

[93] La FCEI souligne qu'entre 2010 et 2014, le Transporteur a surestimé en moyenne ses effectifs de 120 ÉTC. Elle constate également que le Transporteur prévoit plus de 200 départs à la retraite d'ici la fin de 2016 et qu'il devrait ainsi inévitablement remplacer la majorité des départs pour atteindre le niveau d'ÉTC souhaité. De plus, l'intervenante rappelle que les écarts de dotation historiques sont en moyenne de 3,5 % en deçà du niveau prévu, sur la période 2010-2014. Conséquemment, la FCEI estime que l'hypothèse d'une surévaluation des ÉTC et des coûts de main-d'œuvre prévus est pleinement justifiée et recommande de réduire le budget demandé de 11 M\$.

***Recalibrage et maintenance additionnelle préventive ciblée et non ciblée***

[94] Le Transporteur soutient que les besoins initialement exprimés dans la demande R-3903-2014 demeurent présents. Afin de mener à bien sa stratégie de gestion des actifs et respecter son obligation d'assurer l'exploitation d'un réseau de transport fiable et sécuritaire, il soutient également qu'il ne peut appliquer la réduction de la masse salariale de 14 M\$ ordonnée par la Régie dans sa décision D-2015-017. Au surplus, il prévoit réaliser davantage d'activités de maintenance préventive pour un montant additionnel de 5 M\$<sup>27</sup>.

[95] Le Transporteur souligne que les coûts de maintenance des équipements stratégiques ont été plus élevés que la projection de sa demande tarifaire 2015. Conséquemment, il demande un montant supplémentaire de 22 M\$, aux CNE de

<sup>27</sup> Pièce B-0015, p. 6.

l'année 2016, notamment afin de poursuivre au même rythme les activités de maintenance préventive des transformateurs de puissance<sup>28</sup> et d'étendre ce programme aux disjoncteurs à haute tension sur le réseau principal.

[96] L'AQCIE-CIFQ soutient, après analyse de l'historique des indices IC-Opérationnel et Défaillances d'équipements, qu'il est prématuré d'expliquer l'amélioration des résultats par la mise en place de la stratégie de maintenance préventive du Transporteur. Selon lui, cette stratégie ne permet pas de justifier le montant additionnel de 22 M\$ demandé. L'intervenant soulève également l'impossibilité de vérifier si le montant supplémentaire demandé sera utilisé spécifiquement pour une augmentation de la maintenance préventive<sup>29</sup>.

[97] L'AHQ-ARQ affirme qu'une démonstration du caractère optimal de la stratégie du Transporteur devrait être accompagnée d'analyses de sensibilité et d'analyses d'hypothèses sur les résultats du modèle de gestion des actifs. Pour cette raison, l'AHQ-ARQ recommande à la Régie de ne pas reconnaître le montant additionnel de 36 M\$ demandé, tant qu'une justification économique complète n'aura pas été fournie par le Transporteur<sup>30</sup>.

[98] Pour sa part, la FCEI n'est pas convaincue du bien-fondé de l'ajustement de 22 M\$ demandé. Elle reconnaît que la stratégie de gestion des actifs peut, en théorie, entraîner une hausse des besoins de maintenance. Toutefois, à la lumière de la performance du Transporteur au cours des dernières années, l'énoncé seul de ses besoins additionnels ne saurait suffire à justifier la croissance demandée du budget. C'est pourquoi, sur la base des explications du Transporteur et de l'expérience passée, la FCEI estime qu'il serait raisonnable d'autoriser 50 % de l'ajustement demandé<sup>31</sup>.

### ***Implantation et application de la version 5 des normes CIP***

[99] Le Transporteur demande 10 M\$ afin de réaliser les travaux relatifs à l'implantation et l'application de la version 5 des normes CIP de la NERC, dont 7,5 M\$ dans un budget spécifique dont il demande la reconnaissance<sup>32</sup> et 2,5 M\$ correspondant à des activités

---

<sup>28</sup> Pièce B-0015, p. 11.

<sup>29</sup> Pièce C-AQCIE-CIFQ-0011, p. 12 à 14.

<sup>30</sup> Pièce C-AHQ-ARQ-0010, p. 29 et 30.

<sup>31</sup> Pièce C-FCEI-0009, p. 9 et 10.

<sup>32</sup> Pièce B-0015, p. 13.

récurrentes résultant principalement de l'augmentation de la gestion et des contrôles des accès aux actifs assujettis.

### ***Programme d'assurance-qualité et d'innovation technologique***

[100] Le Transporteur mentionne que plusieurs projets technologiques lancés au cours des dernières années ont porté fruits et arrivent à maturité. Il demande un montant additionnel de 6,5 M\$ pour un nouveau programme d'assurance-qualité des équipements et le renouvellement du programme d'innovation technologique réalisés par l'Institut de recherche d'Hydro-Québec (IREQ)<sup>33</sup>. Le Transporteur rappelle que son modèle de gestion des actifs se doit d'être appuyé par des initiatives d'innovation technologique<sup>34</sup>.

[101] La FCEI note que rien dans la prévision budgétaire du Transporteur ne laisse croire qu'il a tenu compte de la maturité qu'il mentionne à l'égard de plusieurs de ses projets technologiques. Dans ce contexte, elle estime qu'il est approprié de retrancher 20 % à la prévision du Transporteur pour ce poste, soit 3,5 M\$<sup>35</sup>.

## **5.2.2 APPROCHE GLOBALE PARAMÉTRIQUE**

[102] Dans sa décision D-2008-019, la Régie demande au Transporteur d'appliquer, pour l'examen des CNE, un outil de référence basé sur une approche globale paramétrique. Dans l'application de cette formule, la Régie considère toutes les charges, à l'exception du coût de retraite. La Régie retient l'indice des prix à la consommation (IPC) comme mesure de l'inflation applicable à l'ensemble des charges, à l'exception des charges de retraite. Dans sa décision D-2014-035, la Régie a adopté l'année historique 2012 comme point de départ de la formule.

[103] Dans le cadre de l'application de la formule paramétrique, la cible d'efficacité utilisée par le Transporteur aux fins de son évaluation est de 1 %. Le Transporteur intègre un taux d'inflation projeté de 2 % et un facteur relatif à la croissance du réseau de 1,215 %.

---

<sup>33</sup> Pièce B-0015, p. 12.

<sup>34</sup> Pièce B-0094, p. 20 et 21.

<sup>35</sup> Pièce C-FCEI-0009, p. 8.

[104] Le tableau 5<sup>36</sup> présente l'évaluation, par le Transporteur, des CNE à l'aide de la formule paramétrique sur la base de l'année historique 2012.

**TABLEAU 5**  
**CHARGES NETTES D'EXPLOITATION SELON LA FORMULE PARAMÉTRIQUE**

*En millions de dollars*

|   | 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)            |
| <b>Sous-total</b>                                   | <b>607,7</b> | <b>607,7</b> | <b>616,1</b> | <b>635,4</b> | <b>650,2</b>      |
| Inflation à l'IPC (note 1)                          |              | 9,1          | 12,4         | 12,7         | 13,0              |
| Croissance  |              | 8,3          | 19,1         | 7,2          | 4,5               |
| Efficacité 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              |
| <b>Charges nettes d'exploitation réglementaires</b> | <b>633,2</b> | <b>699,1</b> | <b>703,5</b> | <b>718,7</b> | <b>703,2</b>      |

*Note 1 : IPC à 1,5 % en 2013 et 2,0 % les années suivantes.*

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

*Note 3 : en lien avec la demande R-3927-2015 : charge de désactualisation de 0,8 M\$ et APRA de 6,7 M\$.*

[105] En appliquant la formule paramétrique de la Régie, le Transporteur estime que les CNE projetées pour l'année témoin 2016 sont de 703,2 M\$.

[106] Dans la section 3.1, la Régie fixe à 2 % la cible d'efficacité pour l'année témoin 2016. En tenant compte de cette cible, le montant des CNE obtenu selon la formule paramétrique est plutôt de 696,9 M\$<sup>37</sup>.

### 5.2.3 CONCLUSION SUR LES CHARGES NETTES D'EXPLOITATION

[107] Le Transporteur soutient que les besoins exprimés dans les demandes tarifaires doivent être appréciés en considérant la mise en œuvre et le degré d'avancement de son modèle de gestion des actifs, le rythme de remplacement de ses actifs en pérennité, ainsi que la sollicitation accrue de son réseau vieillissant. Le Transporteur rappelle qu'il présente des demandes tarifaires en fonction de la disponibilité de son réseau de transport tout en visant l'optimisation de ses coûts tant aux investissements qu'aux charges.

<sup>36</sup> Pièce B-0015, p. 14.

<sup>37</sup> Pièce B-0045, p. 32.

### *Opinion de la Régie*

[108] Comme le fait valoir la FCEI, la Régie rappelle que le Transporteur dépose sa demande dans un cadre réglementaire fondé sur le coût de service. Or, dans un tel cadre, la Régie ne peut faire abstraction des faits relatés à l'historique, notamment pour valider le bien-fondé des projections établies initialement par le Transporteur. Ces données servent à corroborer, ou non, les explications du Transporteur et jettent un éclairage sur la valeur probante à accorder à ses prévisions.

[109] La Régie s'est déjà exprimée sur la réduction de 14 M\$ de la masse salariale du Transporteur pour l'année témoin 2015, dans sa décision D-2015-017<sup>38</sup>. Elle ne saurait, en l'absence de justification probante de la part du Transporteur, acquiescer à sa demande de « recalibrage » des CNE, sans remettre en cause sa décision sur le caractère juste et raisonnable d'une telle réduction. La Régie juge qu'aucune explication probante n'a été présentée par le Transporteur à cet égard. **En conséquence, la Régie rejette la demande de « recalibrage » de 14 M\$.**

[110] En ce qui a trait à la maintenance additionnelle préventive, la Régie reconnaît que le Transporteur doit disposer de ressources suffisantes pour satisfaire les besoins de sa stratégie de gestion des actifs et pour maintenir la fiabilité et la sécurité de son parc d'actifs.

[111] A priori, la Régie adhère à la stratégie de pérennité et soutient les efforts du Transporteur en ce sens. Toutefois, dans la preuve administrée au présent dossier, la Régie ne dispose pas suffisamment d'information pour autoriser le Transporteur à intensifier le rythme de maintenance qu'il a choisi d'adopter. À moins d'une justification économique adéquate, la Régie ne saurait autoriser un accroissement des CNE à des fins de maintenance préventive qui l'engagerait dans un processus pluriannuel, tel que celui envisagé par le Transporteur.

[112] La Régie considère que le Transporteur fonde son analyse sur des résultats qui ne permettent pas d'appuyer une justification économique convaincante et d'illustrer les bénéfices économiques à court et à long termes de la stratégie qu'il propose. Comme l'ont soutenu l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ et la FCEI, la Régie constate que la preuve déposée est insuffisante à cet égard. Elle ne lui permet pas de juger si les sommes additionnelles

---

<sup>38</sup> Aux pages 56 à 58, par. 220 à 231.

demandées serviront adéquatement la clientèle. Pour lui permettre de soutenir un tel effort additionnel, la Régie doit compter sur une solide démonstration économique.

**[113] En conséquence, la Régie rejette la demande d'un montant supplémentaire de 22 M\$ aux CNE pour l'année témoin 2016, en vue d'une maintenance additionnelle préventive. Afin de lui permettre d'apprécier les bénéfices économiques à court et à long termes d'une telle requête, la Régie ordonne au Transporteur de lui présenter, dans le prochain dossier tarifaire, une preuve spécifique complète portant sur les avantages comparatifs de sa stratégie axée sur la maintenance préventive et la pérennité des actifs, selon différents rythmes de réalisation.**

[114] La Régie note que les charges demandées en vue de l'implantation et de l'application des normes CIP v5, permettront de poursuivre les travaux d'implantation entrepris au cours de l'année 2015. La Régie constate que 7,5 M\$ des charges additionnelles, sur les 10 M\$ demandés, sont requis pour l'année témoin 2016 uniquement. **Ce montant répondant aux critères d'admissibilité définis à cette fin, la Régie le reconnaît à titre de budget spécifique pour répondre aux besoins de la mise à niveau des normes CIP de la version 3 à la version 5. Quant aux charges additionnelles récurrentes de 2,5 M\$, la Régie autorise l'intégration de ce montant dans les CNE de l'année témoin 2016.**

[115] En ce qui a trait au montant de 6,5 M\$ additionnel pour le programme d'assurance qualité et d'innovation technologique, la Régie rappelle que le Transporteur dispose déjà d'un budget de l'ordre de 25 M\$ aux charges et aux investissements pour couvrir ses besoins en matière d'innovation technologique<sup>39</sup>. De plus, la Régie considère que le Transporteur n'a pas fourni de justifications concrètes du caractère utile de la somme additionnelle requise. **En conséquence, la Régie rejette l'ajout de 6,5 M\$ aux CNE pour l'innovation technologique.**

[116] En tenant compte des données révisées de décembre 2015, le Transporteur demande à la Régie d'autoriser un montant global des CNE de 740,1 M\$ pour l'année témoin 2016.

**[117] Pour les motifs mentionnés précédemment, la Régie autorise, au titre des CNE, un montant de 689,9 M\$ pour l'année témoin 2016.**

---

<sup>39</sup> Pièce A-0021, p. 86.



### 5.3 AUTRES CHARGES

[118] Pour l'année témoin 2016, le Transporteur évalue le montant des « Autres charges » à 1 125,3 M\$, soit une diminution de 25,6 M\$ (- 2,2 %) par rapport aux « Autres charges » autorisées en 2015. Cette diminution est essentiellement attribuable à la réduction de la charge d'amortissement en lien avec le dossier R-3927-2015.

#### 5.3.1 ACHATS DE SERVICES DE TRANSPORT

[119] Le montant prévu pour l'année témoin 2016 au titre des « Achats de services de transport » est de 19,1 M\$. Le Transporteur présente l'évolution de ses achats de services de transport pour les années 2014 à 2016, comme suit<sup>40</sup> :

**TABLEAU 6**  
**ACHATS DE SERVICES DE TRANSPORT POUR LA PÉRIODE 2014-2016**

*En millions de dollars*

| Services de transport | Année historique<br>2014 | Année de base<br>2015 | Année témoin<br>2016 |
|-----------------------|--------------------------|-----------------------|----------------------|
| CRT                   | 5,7                      | 5,6                   | 5,4                  |
| RTA                   | 11,2                     | 11,4                  | 11,4                 |
| ÉLL                   | 1,0                      | 1,3                   | 1,3                  |
| SCHM                  | 0,9                      | 0,9                   | 0,9                  |
| Autres                | 0,1                      | 0,1                   | 0,1                  |
| <b>Total</b>          | <b>18,9</b>              | <b>19,3</b>           | <b>19,1</b>          |

#### *Société de transmission électrique de Cedars Rapids limitée*

[120] Le Transporteur commercialise la capacité de transport de 325 MW de Cedars Rapids limitée (CRT) en achetant toute la capacité de ce réseau, en réception et en livraison, soit 650 MW au total, sur la base d'un tarif de CRT de 8,53 \$/kW/an pour 2015 et de 8,14 \$/kW/an pour 2016 et d'un taux de pertes de 1,6 %. Le tarif de CRT pour l'année

<sup>40</sup> Pièce B-0016, p. 5, tableau 2.

2016 est provisoire puisqu'il tient compte du coût moyen pondéré du capital tel qu'estimé par le Transporteur et sur lequel la Régie doit statuer dans le présent dossier.

[121] La facture du Transporteur pour les services de transport de CRT est évaluée à 5,4 M\$ pour l'année témoin 2016. Ce montant est en baisse par rapport au montant de 5,6 M\$ de l'année de base 2015 et à celui de 5,7 M\$ de l'année historique 2014.

### ***Rio Tinto Alcan***

[122] Le Transporteur prévoit, pour l'année témoin 2016, un montant de 11,4 M\$ au titre de ses « Achats de services de transport » auprès de Rio Tinto Alcan (RTA), pour l'alimentation de charges du Distributeur dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

[123] Ces achats sont payés à RTA en vertu de deux contrats : un contrat de location pour deux lignes de RTA et un contrat de service de transport d'électricité.

[124] Le contrat de location de lignes de RTA est échu depuis le 31 décembre 2008 et est reconduit temporairement depuis, sur une base mensuelle, aux mêmes conditions. Pour le moment, le Transporteur et RTA ne prévoient pas négocier de nouveau contrat<sup>41</sup>. Le coût de location est établi à 1,3 M\$ pour l'année 2016.

[125] En suivi de la décision D-2015-017, le Transporteur entend justifier le recours à un contrat de location de lignes dans le cadre de la demande d'approbation du renouvellement du contrat de service de transport d'électricité avec RTA.

[126] Le contrat de service de transport d'électricité, approuvé par la Régie dans sa décision D-2014-145 du 20 août 2014, est effectif jusqu'au 31 décembre 2015. Le Transporteur a débuté les discussions avec RTA en vue de son renouvellement et vise à conclure les négociations avant la fin de 2015<sup>42</sup>. Le Transporteur estime un coût de service de transport de 10,1 M\$ pour l'année 2016, sur la base du contrat en cours.

[127] En suivi de la décision D-2015-017, le Transporteur dépose, en novembre 2015, la prévision de ses besoins de transport pour l'année 2016 transmise à RTA. Il présente

---

<sup>41</sup> Pièce B-0045, p. 33, R22.2.

<sup>42</sup> Pièce B-0045, p. 33, R22.1.

également les besoins de transport ayant servi initialement à l'établissement du coût de service de transport auprès de RTA. Ce dépôt est effectué sous pli confidentiel et accompagné d'une affirmation solennelle. Le Transporteur révisé à la baisse à 9,7 M\$ le coût du service de transport d'électricité auprès de RTA pour 2016, portant le montant total à autoriser pour ses achats de services auprès de RTA à 11,0 M\$ pour l'année témoin 2016<sup>43</sup>.

### ***Énergie La Lièvre s.e.c.***

[128] Un contrat de service de transport a été conclu entre le Transporteur et Énergie La Lièvre s.e.c. (ÉLL) pour l'alimentation de l'usine de Papier Masson Ltée. Ce contrat, approuvé par la Régie<sup>44</sup>, a débuté le 1<sup>er</sup> janvier 2009, pour une durée initiale de cinq ans. Le Transporteur a renouvelé le contrat pour un terme additionnel de cinq ans débutant le 1<sup>er</sup> janvier 2014. Le coût des services de transport achetés auprès d'ÉLL, incluant un service de support de tension dynamique, est établi à 1,3 M\$ pour l'année 2016.

[129] Le Transporteur précise à la Régie, sous pli confidentiel, les raisons pour lesquelles il estime, depuis 2010, à un montant de 1,3 M\$ ses achats de services de transport auprès d'ÉLL, pour chacune des années de base et témoins des dossiers tarifaires, alors que les achats réels effectués sont plutôt de 1,0 M\$ ou de 1,1 M\$ annuellement.

### ***Société en Commandite Hydroélectrique Manicouagan***

[130] Le Transporteur prévoit, pour l'année témoin 2016, un montant de 0,9 M\$ pour ses achats de services de transport auprès de la Société en Commandite Hydroélectrique Manicouagan (SCHM). Ces achats reflètent le montant en vigueur.

[131] Un contrat de service de transport a été conclu entre le Transporteur et SCHM pour l'alimentation de charges du Distributeur. Ce contrat, approuvé par la Régie<sup>45</sup>, a débuté le 1<sup>er</sup> janvier 2010, pour une durée initiale de six ans, et a été renouvelé pour une durée additionnelle de cinq ans débutant le 1<sup>er</sup> janvier 2016. Le Transporteur a informé la Régie de ce renouvellement par voie administrative. Le contrat prévoit, notamment, qu'un

---

<sup>43</sup> Pièce B-0070, p. 8, R4.1.

<sup>44</sup> Décision D-2010-087.

<sup>45</sup> Décisions D-2013-026 et D-2013-026R.

nouveau tarif de transport peut être soumis à la Régie pour approbation s'il y a entente entre les cocontractants.

[132] Le 6 octobre 2015, le Transporteur et SCHM déposent à la Régie une demande de modification du tarif du service de transport applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016<sup>46</sup> et, conséquemment, du montant en vigueur. Le 9 décembre 2015, la Régie rend sa décision D-2015-199 relative à cette demande.

### *Opinion de la Régie*

**[133] La Régie reconnaît, à titre de charges nécessaires à la prestation de service du Transporteur, un montant de 5,4 M\$ pour les achats de service de transport auprès de CRT pour l'année témoin 2016.**

**[134] La Régie prend acte du coût révisé du service de transport d'électricité auprès de RTA pour 2016, au montant de 9,7 M\$, et autorise un montant total de 11,0 M\$, incluant le coût de location de lignes, pour les achats de services de transport du Transporteur auprès de RTA pour l'année témoin 2016.**

**[135] La Régie ordonne au Transporteur, afin de mieux apprécier la révision de novembre, de déposer chaque année, au moment du dépôt de son dossier tarifaire, la prévision des besoins de transport ayant servi à l'établissement du coût du service de transport d'électricité auprès de RTA, pour l'année tarifaire à l'étude.**

**[136] La Régie prend acte du fait que le Transporteur et RTA ne prévoient pas, pour le moment, négocier un nouveau contrat de location pour deux lignes de RTA. Elle prend acte également des discussions en cours entre le Transporteur et RTA pour le renouvellement du contrat de service de transport d'électricité arrivant à échéance le 31 décembre 2015.**

**[137] La Régie ordonne au Transporteur de justifier, dans le cadre de son prochain dossier tarifaire, le recours à un contrat de service de location pour l'alimentation de certaines charges du Distributeur dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean.**

---

<sup>46</sup> Dossier R-3945-2015.

[138] En ce qui a trait aux achats de service de transport sur le réseau d'ÉLL, la Régie note l'historique des valeurs réelles de ces achats au cours des cinq dernières années et leur surévaluation constante. Elle juge que le Transporteur fait ainsi assumer le risque de ses ententes contractuelles à ses usagers. **En conséquence, la Régie autorise un montant de 1,1 M\$ pour les achats de service de transport du Transporteur sur le réseau d'ÉLL pour l'année 2016.**

[139] **La Régie autorise le montant de 0,9 M\$ prévu pour l'achat d'un service de transport auprès de la SCHM pour l'année témoin 2016 et demande au Transporteur d'ajuster ce montant en fonction de sa décision D-2015-199.**

[140] **La Régie autorise un montant de 0,1 M\$ pour la catégorie « Autres » des achats de services de transport du Transporteur pour l'année témoin 2016.**

### 5.3.2 ACHATS D'ÉLECTRICITÉ

[141] Le Distributeur facture aux autres unités d'Hydro-Québec leur usage interne d'électricité sur la base de leur consommation réelle, mesurée à l'aide de compteurs. Cette consommation est facturée selon les *Tarifs et conditions du Distributeur*.

[142] Pour ses achats d'électricité auprès du Distributeur, le Transporteur soumet des dépenses de 14,6 M\$ pour l'année historique 2014 et prévoit, pour les années de base 2015 et témoin 2016 des montants de 15,3 M\$ et 15,1 M\$ respectivement.

[143] Les montants de 14,6 M\$ et 15,3 M\$ des années 2014 et 2015 représentent des hausses respectives de 7 % et 14 % par rapport aux montants estimés pour ces années dans le dossier tarifaire précédent. Le Transporteur explique ces hausses par la révision de la facturation de l'électricité à l'interne, dont certaines installations qui ne lui étaient pas facturées antérieurement, et par l'estimation de l'impact de la hausse tarifaire et des changements de tarifs pour les installations concernées<sup>47</sup>.

---

<sup>47</sup> Pièce B-0045, p. 35, R24.1.

[144] La Régie autorise le montant de 15,1 M\$ estimé au titre des achats d'électricité pour l'année témoin 2016. Elle demande au Transporteur, lors de toute nouvelle opération de refacturation interne de la part du Distributeur, d'expliquer les changements à l'origine d'écarts de coûts inhabituels.

### 5.3.3 AMORTISSEMENT

[145] La charge d'amortissement projetée pour l'année 2016 est de 1 035,0 M\$, soit une diminution de 30 M\$ comparativement au montant autorisé pour l'année 2015. Cette diminution s'explique par les éléments suivants :

- une diminution d'un montant de 97 M\$ découlant de la décision D-2015-189;
- une augmentation d'un montant de 67 M\$ découlant principalement de nouvelles mises en service prévues en 2015 et 2016.

[146] Le tableau 7 présente la composition de la charge d'amortissement ainsi que son évolution pour la période 2014-2016.

**TABLEAU 7**  
**ÉVOLUTION DE L'AMORTISSEMENT POUR LA PÉRIODE 2014-2016**

| <i>En millions de dollars ou en %</i> | 2014                | 2015                    | 2015             | 2016            | Variations                       |              |                                   |             |
|---------------------------------------|---------------------|-------------------------|------------------|-----------------|----------------------------------|--------------|-----------------------------------|-------------|
|                                       | année<br>historique | autorisée<br>D-2015-017 | année<br>de base | année<br>témoin | 2016 témoin vs<br>2015 autorisée |              | 2016 témoin vs<br>2014 historique |             |
| <b>Composantes</b>                    |                     |                         |                  |                 |                                  |              |                                   |             |
| Immobilisations corporelles           | 922,9               | 969,2                   | 874,3            | 928,5           | (40,7)                           | -4,2%        | 5,6                               | 0,6%        |
| Actifs incorporels                    | 36,3                | 43,6                    | 35,1             | 37,3            | (6,3)                            | -14,4%       | 1,0                               | 2,8%        |
| Actifs réglementaires                 | 1,0                 | 1,0                     | 5,3              | 5,6             | 4,6                              | -            | 4,6                               |             |
| Retraits d'actifs                     | 64,6                | 55,0                    | 57,8             | 67,7            | 12,7                             | 23,1%        | 3,1                               | 4,8%        |
| Frais reportés                        | (7,2)               | (13,8)                  | (11,1)           | (14,1)          | (0,3)                            | 2,2%         | (6,9)                             |             |
| Total lié à la base de tarification   | 1 017,6             | 1 055,0                 | 961,4            | 1 025,0         | (30,0)                           | -2,8%        | 7,4                               | 0,7%        |
| Radiation de projets                  | 15,1                | 10,0                    | 6,0              | 10,0            | -                                | 0,0%         | (5,1)                             | -33,8%      |
|                                       | <b>1 032,7</b>      | <b>1 065,0</b>          | <b>967,4</b>     | <b>1 035,0</b>  | <b>(30,0)</b>                    | <b>-2,8%</b> | <b>2,3</b>                        | <b>0,2%</b> |

Source : pièce B-0019 à B-0021, p. 4 et dossier R-3903-2014, pièce B-0106, p. 3.

[147] Lors du dépôt des pièces révisées du 10 décembre 2015, le Transporteur prévoit des charges d'amortissement de 1 034,0 M\$ pour l'année témoin 2016.

[148] Le Transporteur souligne que, pour l'année 2016, plus de 80 % de la charge d'amortissement provient des actifs déjà en exploitation et que, de ce fait, cette charge est fonction de données réelles. Il mentionne, en ce qui a trait à la réalisation des projections de mises en service pour l'année 2015, qu'il a mis en place un ensemble d'amélioration lui permettant de générer, pour la première fois, un écart défavorable de 850 M\$.

[149] De plus, pour l'année 2016, il a intégré un facteur de glissement, relatif aux mises en service, d'une valeur de 420 M\$ qui contribue à raffermir sa prévision de l'amortissement. Enfin, le Transporteur tient compte du fait que 40 % des écarts des dernières années proviennent d'éléments ponctuels constatés antérieurement qui, soit ont fait l'objet d'ajustements de la prévision 2016, soit sont des éléments non récurrents.

[150] Sur la base de leurs analyses des données historiques, l'AHQ-ARQ, l'AQCIE-CIFQ et la FCEI constatent que le Transporteur tend à surestimer ses prévisions d'amortissement des immobilisations corporelles en exploitation. Ces intervenants concluent que les prévisions du Transporteur pour l'année témoin 2016 sont surévaluées et recommandent à la Régie d'en réduire le montant.

### *Retraits d'actifs*

[151] Pour l'année témoin 2016, le Transporteur établit sa projection à 67,7 M\$ au titre de retraits d'actifs, dont 57,7 M\$ pour les retraits de nature courante.

[152] Dans sa décision D-2014-035, la Régie était d'avis que le ratio utilisé pour effectuer la prévision des retraits de nature courante devait être ajusté afin d'inclure une distinction entre les catégories d'investissements « Pérennité » et « Croissance ». Le Transporteur mentionnait, dans les dossiers précédents, qu'il ne disposait pas systématiquement de données précises, projet par projet, sur les retraits d'actifs.

[153] Le Transporteur souligne qu'il a tenté d'identifier, pour les années 2012 à 2014, les projets de la catégorie « Croissance » pour lesquels des retraits ont été effectués. Il a ainsi pu faire, pour ces années, la distinction demandée. Pour l'année témoin 2016, le Transporteur établit son niveau des retraits de nature courante à 57,7 M\$ en se basant sur les ratios historiques des années 2012 à 2014 pour les deux catégories précitées.

### *Opinion de la Régie*

[154] À l'instar de l'AQCIE-CIFQ, l'AHQ-ARQ et la FCEI, la Régie constate que le Transporteur tend à surestimer le niveau des montants d'amortissement de l'année témoin projetée.

[155] La Régie constate que l'écart historique entre les niveaux prévisionnels et réels de l'amortissement varie de 15 M\$ en 2011 à 40 M\$ en 2014. Pour 2015, il y a un écart prévu d'environ 100 M\$ entre l'année autorisée 2015 et l'année de base.

**[156] Pour ces motifs, la Régie juge approprié de réduire la charge d'amortissement d'un montant de 15 M\$.**

**[157] La Régie considère que la prévision des retraits d'actifs du Transporteur est raisonnable et, en conséquence, elle en reconnaît le montant prévu de 67,7 M\$.**

**[158] La Régie établit donc la charge d'amortissement des immobilisations en exploitation à 1 019 M\$ pour l'année témoin 2016.**

#### **5.3.4 AUTRES**

##### *Taxes*

[159] Le Transporteur prévoit le montant de 100,4 M\$ pour l'année témoin 2016, qu'il révisé en décembre 2015 à 100,1 M\$<sup>48</sup>.

**[160] La Régie autorise, au titre des « Taxes », le montant de 100,1 M\$ pour l'année témoin 2016.**

---

<sup>48</sup> Pièce B-0100, p. 4.



### *Autres revenus de facturation interne*

[161] Le Transporteur soumet, pour les « Autres revenus de facturation interne », un montant de 44,3 M\$ pour l'année témoin 2016, qu'il révisé en décembre 2015 à 44,1 M\$<sup>49</sup>.

[162] **La Régie autorise, au titre des « Autres revenus de facturation interne », le montant de 44,1 M\$ pour l'année témoin 2016.**

## **5.4 FRAIS CORPORATIFS**

[163] Les frais corporatifs correspondent aux coûts de fonctionnement engagés par les unités corporatives dans le cadre d'activités dont l'objectif n'est pas de desservir une ou des unités d'affaires en particulier, mais les intérêts d'Hydro-Québec dans son ensemble.

[164] Le Transporteur indique que la répartition des frais corporatifs est effectuée selon la méthode autorisée par la Régie dans la décision D-2005-50<sup>50</sup>. Pour l'année témoin 2016, le Transporteur établit sa quote-part des frais corporatifs à 32,2 M\$. Il la révisé en décembre 2015 à 32,1 M\$<sup>51</sup>.

[165] **La Régie autorise, au titre des « Frais corporatifs », le montant de 32,1 M\$ pour l'année témoin 2016.**

## **5.5 AUTRES REVENUS**

[166] Les intérêts découlant du remboursement gouvernemental relatif au verglas de 1998 sont attribués de façon spécifique au Transporteur et au Distributeur. Pour l'année témoin 2016, le Transporteur évalue le montant à 0,5 M\$.

---

<sup>49</sup> Pièce B-0100, p. 4.

<sup>50</sup> En page 37.

<sup>51</sup> Pièces B-0095, p. 3, et B-0100, p. 4.

[167] La facturation externe correspond à des revenus qui ne proviennent pas des activités de base du Transporteur. Le montant lié à la facturation externe est de 3,2 M\$ pour l'année témoin 2016.

**[168] La Régie autorise, au titre des « Autres revenus », le montant de 3,7 M\$ pour l'année témoin 2016.**

## **5.6 COMPTES D'ÉCARTS ET FRAIS REPORTÉS**

### *Frais reportés – coûts de mises en service de projets non autorisés*

[169] Quatre projets répondaient au critère d'une autorisation au moment où la décision D-2015-017 a été rendue. Le Transporteur demande la disposition d'un montant résiduel de 0,2 M\$, lié aux intérêts, à l'année témoin 2016.

**[170] La Régie approuve la disposition de ce compte de frais reportés à l'année témoin 2016, au montant de 0,2 M\$.**

### *Frais reportés – implantation et application des normes CIP v5*

[171] Conformément aux modalités proposées par le Transporteur dans la demande R-3929-2015, les montants à inscrire au CFR hors base, autorisé dans la décision D-2011-039, seront les montants réellement encourus pour ce projet.

[172] Le Transporteur demande que le CFR soit disposé à l'année témoin 2016 pour un montant maximum de 7,2 M\$, dont 0,2 M\$ d'intérêt.

[173] Le Transporteur reflètera les coûts engagés au titre de charges aux revenus requis de l'année témoin 2016, selon les données réelles pour les coûts encourus entre le 5 juin et le 31 décembre 2015, lors de la mise à jour des données afférentes aux revenus requis demandée par la Régie à la suite de sa décision D-2015-133.

[174] Le Transporteur précise que le montant prévu de 7,0 M\$ inscrit au dossier tarifaire pour l'année de base 2015 comprend des coûts de 1,0 M\$ encourus avant le 5 juin 2015<sup>52</sup>.

[175] La FCEI demande d'exclure des revenus requis 2016 les dépenses encourues aux fins de l'implantation et de l'application des normes CIP v5 au montant de 1,0 M\$, puisque celles-ci auraient été encourues avant le 5 juin 2015.

[176] La Régie partage l'avis de la FCEI en ce qui a trait à l'exclusion de la somme de 1,0 M\$ afin de se conformer à la décision D-2015-133. **La Régie approuve la disposition du compte de frais reportés à l'année témoin 2016, pour un montant ne devant pas excéder 6,2 M\$, pour toutes les dépenses réellement encourues entre le 5 juin et le 31 décembre 2015.**

## 6. BASE DE TARIFICATION

### 6.1 ÉVOLUTION DE LA BASE DE TARIFICATION 2014-2016

[177] Pour l'année témoin 2016, le Transporteur demande à la Régie d'approuver la base de tarification de 19 416,5 M\$, soit une croissance de 1 825,7 M\$, ou 10,4 % par rapport à l'année historique 2014 et de 825,1 M\$, ou 4,4 %, par rapport à l'année autorisée 2015.

[178] Le tableau 8 présente l'évolution de la base de tarification selon la moyenne des 13 soldes, pour la période 2014-2016.

---

<sup>52</sup> Pièce B-0045, p. 24, R15.1.

**TABLEAU 8**  
**ÉVOLUTION DE LA BASE DE TARIFICATION**  
**POUR LA PÉRIODE 2014-2016**

| <i>En millions de dollars ou en %</i><br><i>Moyenne des 13 soldes</i> | <b>2014</b>       | <b>2015</b>       | <b>2015</b>     | <b>2016</b>     | <b>Variations</b>     |                  |                        |              |
|---|-------------------|-------------------|-----------------|-----------------|-----------------------|------------------|------------------------|--------------|
|   |                   |                   |                 |                 | <b>année</b>          | <b>autorisée</b> | <b>année</b>           | <b>année</b> |
|   | <b>historique</b> | <b>D-2015-017</b> | <b>de base</b>  | <b>témoin</b>   | <b>2015 autorisée</b> |                  | <b>2014 historique</b> |              |
| Immobilisations nettes en exploitation                                | 17 116,5          | 18 314,6          | 18 322,8        | 19 072,3        | 757,7                 | 4,1%             | 1 955,8                | 11,4%        |
| Actifs incorporels  | 463,4             | 478,6             | 469,7           | 472,0           | (6,6)                 | -1,4%            | 8,6                    | 1,8%         |
| Autres actifs   | (139,0)           | (357,3)           | (263,0)         | (381,2)         | (23,9)                | 6,7%             | (242,2)                | 174,3%       |
| Fonds de roulement  | 149,8             | 155,5             | 161,0           | 253,4           | 97,9                  | 62,9%            | 103,5                  | 69,1%        |
| <i>dont Actifs stratégiques</i>                                       | -                 | -                 | -               | 88,3            | 88,3                  |                  | 88,3                   |              |
| <b>Base de tarification</b>   | <b>17 590,8</b>   | <b>18 591,4</b>   | <b>18 690,5</b> | <b>19 416,5</b> | <b>825,1</b>          | <b>4,4%</b>      | <b>1 825,7</b>         | <b>10,4%</b> |

Source : pièces B-0019 à B-0020, et dossier R-3903-2014, pièce B-0107, p. 3.

## 6.2 IMMOBILISATIONS CORPORELLES EN EXPLOITATION

[179] Les immobilisations corporelles en exploitation représentent 98 % de la base de tarification.

[180] Le tableau 9 présente l'évolution des immobilisations corporelles en exploitation de la base de tarification, pour la période 2014-2016. La valeur nette des immobilisations corporelles en exploitation progresse de 1 955,8 M\$, soit 11,4 %, pour la même période.

**TABLEAU 9**  
**ÉVOLUTION DES IMMOBILISATIONS EN EXPLOITATION**  
**POUR LA PÉRIODE 2014-2016**

| <i>En millions de dollars ou en %</i><br><i>Moyenne des 13 soldes</i> | <b>2014</b>       | <b>2015</b>       | <b>2015</b>     | <b>2016</b>     | <b>Variations</b>     |                  |                        |              |
|---|-------------------|-------------------|-----------------|-----------------|-----------------------|------------------|------------------------|--------------|
|   |                   |                   |                 |                 | <b>année</b>          | <b>autorisée</b> | <b>année</b>           | <b>année</b> |
|   | <b>historique</b> | <b>D-2015-017</b> | <b>de base</b>  | <b>témoin</b>   | <b>2015 autorisée</b> |                  | <b>2014 historique</b> |              |
| Postes  | 9 611,4           | 10 120,1          | 10 318,9        | 10 979,3        | 859,2                 | 8,5%             | 1 367,9                | 14,2%        |
| Lignes  | 5 945,9           | 6 425,8           | 6 422,3         | 6 497,9         | 72,1                  | 1,1%             | 552,0                  | 9,3%         |
| Autres actifs de réseau   | 571,5             | 735,4             | 575,3           | 538,1           | (197,3)               | -26,8%           | (33,4)                 | -5,8%        |
| Actifs de soutien   | 349,7             | 337,6             | 358,3           | 364,3           | 26,7                  | 7,9%             | 14,6                   | 4,2%         |
| Télécommunications  | 638,0             | 695,7             | 648,2           | 692,7           | (3,0)                 | -0,4%            | 54,7                   | 8,6%         |
| <b>Total en exploitation</b>  | <b>17 116,5</b>   | <b>18 314,6</b>   | <b>18 323,0</b> | <b>19 072,3</b> | <b>757,7</b>          | <b>4,1%</b>      | <b>1 955,8</b>         | <b>11,4%</b> |

Source : pièces B-0018 à B-0020.

[181] Conformément à la décision D-2006-76, le Transporteur informe la Régie que des contributions pour un montant de 102 M\$ sont inscrites à sa base de tarification.

[182] Par ailleurs, le montant à la rubrique « Postes »<sup>53</sup> comprend des coûts de 9,7 M\$ relatifs au démantèlement, à l'enlèvement et à la remise en état des sites de postes de transport visés par la cessation prévue d'activités de transformation sur leur site actuel. L'année prévue de démantèlement pour ces sites se situe entre 2017 et 2020.

### 6.3 ACTIFS INCORPORELS

[183] Les « Actifs incorporels » comprennent principalement les servitudes et les logiciels. Au cours de la période 2014-2016, la moyenne des 13 soldes de ces actifs passe de 463,4 M\$ à 472,0 M\$, soit une augmentation de 8,6 M\$ ou une hausse de 0,9 % en moyenne annuelle.

### 6.4 AUTRES ACTIFS

[184] Les « Autres actifs » comprennent les rubriques « Actifs réglementaires », les « Contributions internes et autres » ainsi que le « Remboursement gouvernemental à recevoir par le Transporteur », en lien avec la tempête de verglas survenue en janvier 1998. L'évolution des « Autres actifs » s'explique principalement par l'augmentation constatée à la rubrique « Contributions internes et autres ».

[185] Pour la période 2014-2016, l'augmentation des contributions internes avec Hydro-Québec dans ses activités de production d'électricité (le Producteur) s'explique essentiellement par la contribution liée au raccordement du complexe de La Romaine, évaluée à 53,0 M\$ pour l'année témoin 2016.

[186] Pour cette même période, l'augmentation des contributions internes avec le Distributeur s'explique principalement par la contribution liée à l'agrégation des projets du Distributeur, évaluée à 123,7 M\$<sup>54</sup> en 2015 et à 127,4 M\$ en 2016. Le Transporteur présente une contribution à recevoir du Distributeur au montant de 371,4 M\$ au 31 décembre 2016<sup>55</sup>.

---

<sup>53</sup> Pièce B-0017, p. 9, tableau 7.

<sup>54</sup> Pièce B-0017, p. 11.

<sup>55</sup> Pièce B-0018, p. 11, tableau 10.

[187] Dans sa décision D-2015-017<sup>56</sup>, la Régie demande au Transporteur de déposer une preuve quant au décalage entre les moments de réalisation des mises en service et d'inscription de la contribution y associée à recevoir du Distributeur.

[188] Afin de donner suite à cette demande, le Transporteur a revu ses processus. Il indique qu'à partir de l'année 2016, il tiendra compte de la contribution annuelle des besoins de raccordement du Distributeur dans l'année de son application. Compte tenu du fait que la plupart des mises en service sont réalisées en fin d'année, le Transporteur inscrira à sa base de tarification, au mois de décembre, la contribution de cette même année.

[189] Dans le cadre de la mise en place de cette nouvelle pratique, la contribution annuelle du Distributeur pour l'année 2015, non prise en compte lors de l'année 2015, est quant à elle inscrite au mois de mars de l'année 2016, conformément à la décision D-2015-017.

**[190] La Régie est satisfaite de cette proposition du Transporteur. Elle en autorise, dans son dossier tarifaire, l'application à compter de 2016.**

## **6.5 FONDS DE ROULEMENT**

[191] Au cours de la période 2014-2016, le Fonds de roulement (FDR) passe de 149,8 M\$ à 165,1 M\$, exclusion faite des actifs stratégiques, soit une augmentation de 15,3 M\$ ou une hausse de 5,0 % en moyenne annuelle.

### *Actifs stratégiques*

[192] Le Transporteur indique qu'il a constitué, dans le cadre de la réingénierie de sa chaîne d'approvisionnement, un inventaire d'équipements stratégiques, notamment pour pallier les risques de défaillances, de bris ou de défauts d'équipements en service et pour pallier le risque d'imprévus lors de la réalisation des projets d'investissement.

---

<sup>56</sup> En page 92, par. 413.

[193] Le Transporteur rappelle que, dans sa décision D-2011-039<sup>57</sup>, la Régie avait accepté un reclassement des immobilisations en cours vers la base de tarification pour les actifs reliés à la banque d'appareillage majeur (BAM). Il mentionne que l'écoulement complet des quelques équipements restants de la BAM est prévu pour la fin de 2016.

[194] Tous les équipements ainsi dédiés à la gestion du risque de défaillances et d'imprévus lors de la réalisation de projets d'investissement sont centralisés et constituent les niveaux d'inventaire minimums jugés requis.

[195] Le Transporteur souligne que 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.

[196] À la demande de la Régie<sup>58</sup>, le Transporteur fournit certaines informations relativement à la composition des actifs stratégiques du FDR.

[197] Le Transporteur soutient que les niveaux d'inventaire de cette nouvelle composante du FDR réglementaire sont gérés globalement et les équipements qui y sont détenus ne peuvent spécifiquement être rattachés à un besoin particulier.

[198] L'AQCIE-CIFQ souligne que les principes qui ont conduit à la décision D-2011-039 sont basés sur la finalité des équipements en inventaire et non sur la gestion de ces équipements. L'intervenant est d'avis qu'il y a lieu de distinguer clairement la finalité des équipements à garder en inventaire. Dans ce contexte, le FDR - Actifs stratégiques ne devrait inclure que le coût des équipements qui sont requis pour pallier le risque de défaillance<sup>59</sup>.

[199] L'AQCIE-CIFQ rappelle que la Régie a déjà refusé à deux reprises de semblables demandes, dans la mesure où elles se rapportaient à des équipements destinés à de nouveaux projets, le capital relatif à de tels équipements ne devant être rémunéré qu'à compter de leur mise en service.

---

<sup>57</sup> En page 63, par. 270.

<sup>58</sup> Pièce B-0070, p. 10.

<sup>59</sup> Pièce C-AQCIE-CIFQ-0011, p. 2 et 3.

[200] À défaut d'informations plus précises de la part du Transporteur, l'AQCIE-CIFQ retient deux options : déterminer une quotité de façon arbitraire ou rejeter la demande en bloc. Le fardeau de preuve reposant sur le Transporteur n'ayant pas été satisfait, il suggère d'adopter la seconde option.

### *Opinion de la Régie*

[201] Dans sa décision D-2011-039, la Régie distinguait les équipements maintenus en inventaire pour couvrir le risque de défaillance de ceux qui le sont pour pallier le risque d'imprévus lors de la réalisation des projets d'investissement.

[202] La Régie est d'avis que les usagers devraient assumer le coût des actifs liés au risque d'imprévus lors de la réalisation des projets d'investissement seulement lorsque ces derniers sont mis en service. Pour la Régie, les reconnaître alors qu'ils sont maintenus en inventaire octroierait la rémunération d'un actif qui n'est pas utile à la prestation de service pour l'année témoin examinée.

[203] La Régie estime de plus que, dans la catégorie des actifs maintenus en inventaire pour couvrir le risque de défaillances, seuls ceux dont le taux de roulement en permet l'utilisation dans le courant de l'année témoin 2016 devraient être inclus dans le FDR 2016 de la base de tarification.

[204] C'est pourquoi, afin de calculer le montant des actifs stratégiques à inclure au FDR, la Régie tient compte uniquement, d'une part, des équipements se retrouvant dans la colonne « Risque de défaillance » et, d'autre part, pour ceux-ci, des équipements qui sont prévus être utilisés dans l'année témoin 2016.

[205] Pour parvenir à quantifier cette quotité, la Régie utilise le taux de rotation annuel pour chacune des catégories d'équipements.

[206] Au tableau 10, les cinq catégories d'actifs ont des taux de rotation différents. En ramenant leur taux de rotation à 1 (une fois par année), le montant total accordé correspond à environ 27,6 M\$, soit 33,3 % du montant de 83 M\$ pour couvrir le risque de défaillance.



**TABLEAU 10**  
**FDR – ACTIFS STRATÉGIQUES**

| Besoins 2016                 |  |           | Taux de rotation annuel | Seuil X taux de rotation annuel |
|------------------------------|--|-----------|-------------------------|---------------------------------|
| Catégorie                    | Seuil minimum requis pour couvrir le risque de défaillance (Seuil) |           |                         | M\$                             |
|                              | Quantité   | M\$       |                         |                                 |
| Transformateurs de puissance | 37   | 63        | 0,2                     | 12,6                            |
| Inductances shunt            | 17   | 9         | 0,9                     | 8,1                             |
| Disjoncteurs                 | 28   | 7         | 0,7                     | 4,9                             |
| Unités de mesure             | 169  | 4         | 0,5                     | 2                               |
| Parafoudres                  | 61   | 0         | 0,6                     | 0                               |
| <b>Total</b>                 | <b>312</b>   | <b>83</b> | <b>s/o</b>              | <b>27,6</b>                     |

Source : pièce B-0070, p. 10.

[207] Ainsi, considérant le montant total demandé de 88,3 M\$ pour l'année témoin 2016, et en y appliquant le taux de 33,3 % établi ci-haut, **la Régie reconnaît comme actifs stratégiques dans le fonds de roulement un montant total de 29,4 M\$.**

[208] La Régie souhaite ainsi éviter qu'un équipement considéré aux fins d'actifs stratégiques ne fasse l'objet d'un double comptage. Toutefois, elle se questionne aussi sur la possibilité, dans le cas d'actifs liés aux défaillances, de double comptage en ce que ces équipements peuvent se retrouver à la fois à la ligne des actifs corporels et à la ligne FDR de la base de tarification. **La Régie ordonne au Transporteur de déposer une preuve dans le prochain dossier tarifaire, détaillant la prise en compte, dans les revenus requis, d'une pièce d'équipement utilisée comme actif stratégique, à partir du moment de son achat jusqu'au moment de son utilisation.**

[209] **Pour ces motifs, en considérant la catégorie d'actifs et son taux de rotation, la Régie autorise l'intégration de 29,4 M\$ du montant proposé d'actifs stratégiques dans le fonds de roulement du Transporteur.**

## 6.6 SUIVI DES MISES EN SERVICE

[210] Le Transporteur présente l'impact global des mises en service sur les revenus requis, incluant l'amortissement lié à la base de tarification et la taxe sur les services publics pour les années historiques 2012 à 2014 ainsi que pour l'année de base 2015<sup>60</sup>.

[211] Le Transporteur a réalisé, pour l'année historique 2014, des mises en service de 1 786,3 M\$, représentant une baisse de 301,7 M\$ par rapport au montant autorisé selon la décision D-2014-035. 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 par la décision D-2015-017.

[212] Pour l'année témoin 2016, les mises en service prévues sont de l'ordre de 1 197,1 M\$, soit une baisse de 753,2 M\$ par rapport au niveau prévu pour l'année de base 2015.

### *Acuité des projections*

[213] Le Transporteur évalue le degré de précision de la base de tarification autorisée pour la période 2012-2015 à 97,7 % en moyenne. L'écart de volume lié aux mises en service a un impact annuel moyen sur le rendement de la base de tarification de 13,1 M\$, soit près de 0,4 % des revenus requis autorisés.

[214] En réponse à une demande de la Régie<sup>61</sup>, le Transporteur présente les mesures mises en place afin de respecter le calendrier de réalisation des projets d'investissement, dont les suivants :

- Dès l'étape de la proposition d'affaires, le groupe HQÉSP identifie les besoins de retraits sur le réseau et demande au Transporteur de confirmer la faisabilité de ces derniers. Les risques de réalisation sont également identifiés à cette étape.
- Le groupe HQÉSP partage avec le Transporteur les dates de remise d'appareillage plus tôt dans le processus du projet afin de mieux planifier les

---

<sup>60</sup> Pièce B-0017, p. 19, tableau 17.

<sup>61</sup> Décision D-2015-017, p. 100, par. 459.

heures requises de la main-d'œuvre du Transporteur pour la mise en route et par la suite la mise en service des projets.

- Le Transporteur collabore à la coordination des mises en service des projets d'investissement avec les différents intervenants.

[215] Le Transporteur anticipe qu'il réalisera les mises en service prévues à l'année de base 2015. Ceci devrait résulter en un écart défavorable de l'ordre de 850 M\$, soit 1,9 G\$ de mises en service réalisées par rapport à 1,1 G\$ présenté au dossier tarifaire.

[216] Pour l'année témoin 2016, afin de tenir compte de l'importance des écarts de mises en service projetées pour les années précédant 2015 et du travail à effectuer à l'interne pour améliorer les délais de réalisation de projets sur le terrain, le Transporteur a appliqué le facteur de glissement le plus important à ce jour, soit 420 M\$. Il soutient donc que l'effet combiné des mesures mises en place pour améliorer l'acuité des mises en service assurera une amélioration continue de l'acuité de la base de tarification projetée.

[217] La FCEI estime qu'il est peu probable que le Transporteur réalise le niveau de mises en service prévu pour 2015 et 2016. L'intervenante observe historiquement une surestimation, par des marges importantes, des mises en service par le Transporteur.

### *Opinion de la Régie*

[218] À l'instar de la FCEI, la Régie considère que l'historique des surestimations de mises en service du Transporteur sème un doute sur l'acuité de ses prévisions pour l'année témoin 2016. Cependant, les mesures mises en place afin d'améliorer la projection de ses mises en service, notamment l'important facteur de glissement, démontrent une volonté du Transporteur de corriger la tendance historique. Ces actions contribuent à l'établissement d'une projection juste et raisonnable des mises en service pour 2016.

**[219] En conséquence, la Régie autorise le montant des mises en service projetées par le Transporteur pour l'année témoin 2016.**

### *Autorisations relatives aux mises en service*

[220] Pour la période 2014-2016, le Transporteur fait état de la réalisation de projets de plus de 25 M\$ antérieurement autorisés.

[221] Pour les projets d'investissement dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$, le Transporteur présente la réalisation des projets inclus dans les enveloppes de projets antérieurement autorisés par la Régie.

[222] De plus, le Transporteur décrit les additions de plus de 5 M\$<sup>62</sup> à la base de tarification de 2014 à 2016.

[223] Le Transporteur mentionne que les mises en service prévues pour l'année témoin 2016 incluent les projets suivants, non autorisés par la Régie à la date du dépôt de la demande tarifaire :

- intégration de parcs éoliens – appel d'offres 2013-01 (4<sup>e</sup>) : 2,2 M\$ pour l'année témoin 2016;
- remplacements systèmes commande et protection – compensation série : 5,6 M\$ pour l'année témoin 2016.

[224] Le Transporteur soumet que, dans l'éventualité où l'un ou l'autre de ces projets n'était pas autorisé par la Régie avant la décision relative à la présente demande tarifaire, les montants afférents aux mises en service pertinentes mentionnées ci-dessus seront retranchés des revenus requis de l'année visée et inscrits dans un CFR hors base, conformément à la décision D-2011-039 et aux modalités de disposition retenues par la Régie dans sa décision D-2012-059.

[225] Conformément au changement de méthode comptable autorisé par la décision D-2014-035, le montant à inscrire au CFR hors base sera le montant réellement encouru pour ce projet et non le montant retranché de la base de tarification.

### ***Dépassement de coûts et modification de projets autorisés en vertu de l'article 73 de la Loi***

[226] Dans sa décision D-2014-035<sup>63</sup>, la Régie demande au Transporteur de dénoncer, dans le cadre des suivis administratifs des projets de plus de 25 M\$, tout dépassement de

---

<sup>62</sup> Pièce B-0017, p. 23 à 25.

<sup>63</sup> En page 110, par. 510.

plus de 15 % des coûts d'un projet qu'elle a initialement autorisé et d'en fournir les justifications.

[227] La Régie demande également au Transporteur de réitérer cette dénonciation lors de la première demande d'inclusion de l'actif à la base de tarification subséquente à la date de dénonciation effectuée lors d'un suivi administratif, que la mise en service correspondante soit partielle ou totale. Les dépassements de coûts, réels ou anticipés, doivent être décrits et explicités.

[228] Le Transporteur dénonce deux cas de projets de plus de 25 M\$ dont les coûts dépassent de plus de 15 % les coûts autorisés. Il s'agit du poste Manicouagan, plus précisément pour la réfection CS 24 et les systèmes connexes, et du poste Madawaska.

#### ***Poste Manicouagan – Réfection CS 24 et systèmes connexes***

[229] Le Transporteur souligne, dans son Rapport annuel 2014, que la prévision de 69,6 M\$ autorisée par la Régie dans sa décision D-2012-151 est revue à 87,5 M\$. Le Transporteur rappelle que ce projet a fait l'objet d'un report des travaux de réfection du compensateur synchrone CS23 causé par le bris du compensateur synchrone CS24 dont la réfection a été priorisée. Ce report a exercé une pression à la hausse sur les coûts clients et sur les frais financiers. De plus, l'émission d'un nouvel appel d'offres, à la suite d'un bris de contrat, a également occasionné un report de l'échéancier ainsi qu'une augmentation des coûts de construction. La nature des travaux et les objectifs du projet demeurent les mêmes.

#### ***Poste Madawaska***

[230] Le projet du poste Madawaska a été autorisé par la Régie dans sa décision D-2013-130. Le Transporteur prévoit, pour ce projet, l'ajout d'une mise en service au montant de 84,1 M\$ à sa base de tarification en 2016. Ce montant de 84,1 M\$ représente une augmentation de plus de 33 % du coût de 63,1 M\$ autorisé par la Régie pour ce projet.

[231] Le Transporteur mentionne que le projet Madawaska a fait l'objet d'un contrat globalisé et que les rubriques « Approvisionnement » et « Construction » sont suivies

globalement. Une hausse du coût de ce contrat ainsi qu'un allongement de l'échéancier expliquent le dépassement des coûts<sup>64</sup>. Le Transporteur a déposé à la Régie, le 18 décembre 2014, en suivi administratif de la décision D-2013-130, des explications détaillées relatives aux écarts de coûts. Ce suivi est déposé au présent dossier<sup>65</sup>. Le Transporteur confirme que le contenu du projet demeure le même<sup>66</sup>.

[232] La Régie réitère que les dépassements de coûts supérieurs à 15 % doivent être dénoncés, selon les principes émis dans la décision D-2014-035<sup>67</sup>. À cet égard, la Régie s'attend à ce que le Transporteur dépose systématiquement au dossier tarifaire, lors de la première demande d'inclusion, partielle ou totale, du projet à la base de tarification, le suivi administratif déjà soumis à la Régie pour expliquer le dépassement des coûts de plus de 15 %.

**[233] La Régie autorise l'inclusion à la base de tarification, pour 2016, du montant de 84,1 M\$ relatif à la mise en service prévue pour le projet du poste Madawaska.**

**[234] La Régie prend acte des projets qui ont fait l'objet de dénonciation.**

## **6.7 CONCLUSION SUR LA BASE DE TARIFICATION**

**[235] La Régie approuve, aux fins de la détermination des revenus requis du Transporteur et de ses tarifs, la base de tarification proposée par le Transporteur pour l'année témoin 2016, sous réserve des dispositions de la présente décision.**

**[236] La Régie ordonne au Transporteur de déposer, au plus tard le 16 mars 2016 à 12 h, pour son approbation, les données de sa base de tarification pour 2016, ajustée en fonction de la présente décision.**

---

<sup>64</sup> Pièce B-0017, p. 26.

<sup>65</sup> Pièce A-0023.

<sup>66</sup> Pièce A-0024, p. 150.

<sup>67</sup> En page 110, par. 510 et 511.

## 7. COÛT DU CAPITAL

[237] Le Transporteur présente la mise à jour des paramètres financiers servant au calcul du coût moyen pondéré du capital applicable à la base de tarification, ainsi qu'au calcul du coût du capital prospectif.

### 7.1 STRUCTURE DU CAPITAL ET TAUX DE RENDEMENT DES CAPITAUX PROPRES

[238] Le Transporteur propose le maintien de la structure du capital approuvée par la Régie dans sa décision D-2002-95 et reconduite dans sa décision D-2014-034, soit 30 % de capitaux propres et 70 % de dette.

[239] En regard du taux de rendement des capitaux propres pour l'année témoin 2016, le Transporteur propose le maintien du taux fixé à 8,2 % pour l'année 2014 dans la décision D-2014-034 et reconduit pour l'année 2015 dans la décision D-2015-017.

[240] **La Régie maintient, pour l'année témoin 2016, la structure de capital présumée comportant 70 % de capitaux empruntés et 30 % de capitaux propres.**

[241] **De même, la Régie autorise, pour l'année témoin 2016, un taux de rendement sur les capitaux propres de 8,2 %.**

### 7.2 COÛT DE LA DETTE

[242] Conformément aux décisions antérieures de la Régie, le Transporteur utilise, dans le cadre du présent dossier tarifaire, le coût de la dette intégrée d'Hydro-Québec.

[243] Le Transporteur procède, en décembre 2015, à la mise à jour des paramètres financiers pour le coût de la dette conformément à la décision D-2014-034.

[244] Dans sa décision D-2015-018, la Régie demande au Distributeur de soustraire du calcul du coût de la dette applicable les effets dus aux comptes d'écart et de report (CER). Pour 2016, le Transporteur propose le même traitement pour ses CER hors base de tarification et entend ainsi appliquer les mêmes dispositions prévues, à ce titre, dans la décision D-2015-018. Ainsi, le coût de la dette a été ajusté pour tenir compte de l'effet du financement spécifique des CER du Distributeur et du Transporteur. Enfin, le coût de la dette non ajusté représente le coût de la dette intégrée de référence d'Hydro-Québec.

[245] Le Transporteur propose, pour l'année témoin 2016, un coût de la dette de 6,276 %, en baisse de 0,167 % par rapport au taux de 6,443 % approuvé pour 2015.

[246] Cette baisse du coût de la dette est attribuable à l'effet du coût des emprunts de 2014 à 2016 contractés à des taux d'intérêt plus bas que le coût moyen de la dette existante. De même, l'incidence des « *swaps* » de gestion du crédit a un effet à la baisse sur le coût moyen de la dette. Ces éléments ont toutefois été atténués par l'effet à la hausse des dettes à faible taux venant à échéance au cours de la même période, ainsi que l'attribution d'un financement présumé spécifique aux CER.

[247] Le Transporteur rappelle que le coût de la dette a été calculé selon l'approche approuvée par la Régie dans ses décisions antérieures.

[248] La Régie retient la proposition du Transporteur relative à l'ajustement du coût de la dette selon les modalités proposées, lesquelles sont conformes à ce qu'elle a demandé au Distributeur dans la décision D-2015-018.

**[249] Pour l'année témoin 2016, la Régie autorise un coût de la dette du Transporteur de 6,276 %.**

### **7.3 COÛT MOYEN PONDÉRÉ DU CAPITAL**

[250] Le Transporteur présente le calcul du coût moyen pondéré du capital applicable à sa base de tarification. Lors du dépôt de sa preuve initiale, le taux proposé était de 6,947 %



pour l'année témoin 2016<sup>68</sup>. Le 10 décembre 2015, le Transporteur ajuste le coût moyen pondéré du capital à 6,853 %.

**[251] Pour l'année témoin 2016, la Régie autorise un coût moyen pondéré du capital applicable à la base de tarification de 6,853 %.**

#### **7.4 COÛT DU CAPITAL PROSPECTIF**

[252] Dans sa preuve initiale, le Transporteur demande que le coût du capital prospectif soit établi à 5,114 % en 2016. Le 10 décembre 2015, le Transporteur ajuste le coût du capital prospectif à 5,021.

**[253] Pour l'année témoin 2016, la Régie autorise un coût du capital prospectif de 5,021 %.**

### **8. REVENUS REQUIS**

[254] Pour l'année témoin 2016, le Transporteur demande à la Régie d'approuver des revenus requis de l'ordre de 3 149,7 M\$, en baisse de 53,6 M\$, soit 1,7 %, par rapport à l'année de base 2015. Par rapport à l'année historique 2014, l'augmentation prévue est de 11,1 M\$, soit 0,4 %. L'évolution des revenus requis découle principalement de l'impact des modifications aux méthodes comptables découlant du passage aux PCGR des États-Unis.

---

<sup>68</sup> Pièce B-0022, p. 6.

**TABLEAU 11**  
**ÉVOLUTION DES REVENUS REQUIS POUR LA PÉRIODE 2014-2016**

| <i>En millions de dollars ou en %</i>                            | 2014<br>année<br>historique | 2015<br>année<br>autorisée<br>D-2015-031 | 2015<br>année<br>de base | 2016<br>année<br>témoin | 2016<br>année<br>témoin<br>révisée | Variations                                  |              |  |             |  |
|--|-----------------------------|--|--------------------------|-------------------------|------------------------------------|---|--------------|--|-------------|--|
|  |                             |  |                          |                         |                                    | 2016 témoin<br>révisée vs 2015<br>autorisée |              | 2016 témoin<br>révisée vs 2014<br>historique |             |  |
| <b>Rendement sur la base de tarification</b>                     |                             |  |                          |                         |                                    |   |              |  |             |  |
| Coût des capitaux empruntés                                      | 807,3                       | 838,5                                    | 843,0                    | 871,2                   | 850,9                              | 12,4  | 1,5%         | 43,6   | 5,4%        |  |
| Coût des capitaux propres  | 487,7                       | 457,3                                    | 459,8                    | 477,6                   | 476,5                              | 19,2  | 4,2%         | (11,2)                                       | -2,3%       |  |
| Base de tarification (moyenne 13 mois)                           | 17 590,8                    | 18 591,4                                 | 18 656,9                 | 19 416,5                | 19 368,2                           |   |              |  |             |  |
| Coût moyen pondéré du capital                                    | 7,362%                      | 6,970%                                   | 6,970%                   | 6,947%                  | 6,853%                             |   |              |  |             |  |
| <i>Coût de la dette</i>  | <i>6,556%</i>               | <i>6,443%</i>                            | <i>6,443%</i>            | <i>6,410%</i>           | <i>6,276%</i>                      |   |              |  |             |  |
| <i>Taux de rendement - capitaux propres</i>                      | <i>9,242%</i>               | <i>8,200%</i>                            | <i>8,200%</i>            | <i>8,200%</i>           | <i>8,200%</i>                      |   |              |  |             |  |
| Charge de désactualisation                                       | 0,9                         | 0,9                                      | -                        | -                       | -                                  | -   |              | (0,9)  |             |  |
| <b>Total - rendement</b>   | <b>1 295,9</b>              | <b>1 296,7</b>                           | <b>1 302,8</b>           | <b>1 348,8</b>          | <b>1 327,4</b>                     | <b>30,7</b>                                 | <b>2,4%</b>  | <b>31,5</b>                                  | <b>2,4%</b> |  |
| <b>Dépenses nécessaires à la prestation du service</b>           |                             |  |                          |                         |                                    |   |              |  |             |  |
| Charges nettes d'exploitation                                    |                             |  |                          |                         |                                    |   |              |  |             |  |
| Charges brutes directes  | 557,5                       | 553,9                                    | 588,5                    | 583,5                   | 580,8                              | 26,9  | 4,9%         | 23,3   | 4,2%        |  |
| Charges de services partagés                                     | 330,8                       | 341,2                                    | 331,9                    | 346,4                   | 345,7                              | 4,5   | 1,3%         | 14,9   | 4,5%        |  |
| Coûts capitalisés  | (150,6)                     | (159,9)                                  | (160,1)                  | (154,3)                 | (153,7)                            | 6,2   | -3,9%        | (3,1)  | 2,1%        |  |
| Facturation interne émise  | (30,2)                      | (29,7)                                   | (31,8)                   | (32,7)                  | (32,7)                             | (3,0)                                       | 10,1%        | (2,5)  | 8,3%        |  |
|  | 707,5                       | 705,5                                    | 728,5                    | 742,9                   | 740,1                              | 34,6  | 4,9%         | 32,6   | 4,6%        |  |
| Autres charges   |                             |  |                          |                         |                                    |   |              |  |             |  |
| Achats services de transport                                     | 18,9                        | 19,3                                     | 19,3                     | 19,1                    | 18,7                               | (0,6)                                       | -3,1%        | (0,2)  | -1,1%       |  |
| Achats d'électricité   | 14,6                        | 13,4                                     | 15,3                     | 15,1                    | 15,1                               | 1,7   | 12,7%        | 0,5  | 3,4%        |  |
| Amortissement  | 1 032,7                     | 1 065,0                                  | 967,4                    | 1 035,0                 | 1 034,0                            | (31,0)                                      | -2,9%        | 1,3  | 0,1%        |  |
| Taxes  | 88,9                        | 98,8                                     | 96,3                     | 100,4                   | 100,1                              | 1,3   | 1,3%         | 11,2   | 12,6%       |  |
| Autres revenus de facturation interne                            | (43,5)                      | (45,6)                                   | (44,9)                   | (44,3)                  | (44,1)                             | 1,5   | -3,3%        | (0,6)  | 1,4%        |  |
|  | 1 111,6                     | 1 150,9                                  | 1 053,4                  | 1 125,3                 | 1 123,8                            | (27,1)                                      | -2,4%        | 12,2   | 1,1%        |  |
| Frais corporatifs  | 29,5                        | 31,6                                     | 31,8                     | 32,2                    | 32,1                               | 0,5   |              | 2,6  |             |  |
| Compte d'écarts du coût de retraite                              |                             |  |                          |                         |                                    |   |              |  |             |  |
| - coût de retraite   | 10,5                        | (7,6)                                    | 3,6                      | (11,9)                  | 2,4                                | 10,0  |              | (8,1)  |             |  |
| - pénalité liées aux services complémentaires                    | -                           | -  | -                        | (0,1)                   | (0,1)                              | (0,1)                                       |              | (0,1)  |             |  |
| Comptes de frais reportés:                                       |                             |  |                          |                         |                                    |   |              |  |             |  |
| - relatif aux coûts de mises en service de projets non autorisés | (6,1)                       | 6,3                                      | 6,3                      | 0,2                     | 0,2                                | (6,1)                                       |              | 6,3  |             |  |
| - passage aux PCGR de États-Unis                                 | -                           | -  | 87,7                     | (91,2)                  | (46,3)                             | (46,3)                                      |              | (46,3)                                       |             |  |
| - implantation et application des normes CIP v5                  | -                           | -  | (7,0)                    | 7,2                     | 7,2                                | 7,2   |              | 7,2  |             |  |
| Intérêts reliés au remboursement gouvernemental                  | (0,6)                       | (0,7)                                    | (0,6)                    | (0,5)                   | (0,5)                              | 0,2   |              | 0,1  |             |  |
| Facturation externe  | (9,6)                       | (3,2)                                    | (3,2)                    | (3,2)                   | (3,2)                              | -   |              | 6,4  |             |  |
| <b>Total - dépenses</b>  | <b>1 842,8</b>              | <b>1 882,8</b>                           | <b>1 900,5</b>           | <b>1 800,9</b>          | <b>1 855,7</b>                     | <b>(27,1)</b>                               | <b>-1,4%</b> | <b>12,9</b>                                  | <b>0,7%</b> |  |
| <b>Total - revenu requis</b>                                     | <b>3 138,7</b>              | <b>3 179,5</b>                           | <b>3 203,3</b>           | <b>3 149,7</b>          | <b>3 183,1</b>                     | <b>3,6</b>                                  | <b>0,1%</b>  | <b>44,4</b>                                  | <b>1,4%</b> |  |

Source : pièce B-0100, p. 3.

[255] À la suite de la mise à jour du 10 décembre 2015, les revenus requis demandés par le Transporteur pour l'année témoin 2016 sont réévalués à 3 183,1 M\$, soit une hausse de 33,4 M\$ par rapport aux revenus requis demandés lors du dépôt initial de la preuve<sup>69</sup>.

[256] **Compte tenu de l'ensemble des dispositions de la présente décision, la Régie approuve les revenus requis du Transporteur estimés à 3 112,8 M\$ pour l'année témoin 2016.**

<sup>69</sup> Pièce B-0100, p. 3.

**[257] La Régie ordonne au Transporteur de mettre à jour et de déposer, pour approbation, l'ensemble des données relatives aux revenus requis, en tenant compte des dispositions de la présente décision, au plus tard le 16 mars 2016 à 12 h.**

## **9. PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT**

[258] L'ensemble de l'approche de planification du Transporteur lui permet d'avoir une vision globale et de long terme de l'évolution de son réseau et d'assurer la cohérence de ses actions<sup>70</sup>.

[259] Afin d'assurer un niveau de fiabilité adéquat, le Transporteur utilise des critères de conception pour encadrer la réalisation de ses études de planification et pour lui servir de base au jugement qu'il 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.

[260] SÉ-AQLPA recommande que le Transporteur soumette un plan énonçant les mesures de conception qu'il prend pour diminuer l'impact d'incidents climatiques sur les équipements de transport.

[261] La Régie considère que cette demande de l'intervenant s'apparente à son intervention dans le dossier tarifaire précédent, à l'égard d'événements pénalisant l'indice de continuité « Autres ». Elle ne constate rien de nouveau dans la preuve au présent dossier et prend en compte que le Transporteur avait présenté l'an dernier sa position à la satisfaction de la Régie. En conséquence, la Régie rejette la recommandation de SÉ-AQLPA.

---

<sup>70</sup> Pièce B-0024, p. 5 et 6.

## **9.1 ÉVOLUTION DU RÉSEAU ET ÉTAT DE LA TRANSFORMATION DES POSTES**

[262] Le Transporteur présente l'évolution du réseau de transport par niveau de tension de 2014 à 2016 et illustre, sous forme de tableaux, les principaux changements ayant trait aux postes et aux lignes de transport, pour chaque année<sup>71</sup>.

[263] **La Régie ordonne au Transporteur de maintenir cette structure et ce niveau d'information pour les années historique, de base et témoin de ses dossiers tarifaires.**

[264] Le Transporteur présente également les taux d'utilisation mensuels du réseau de transport pour l'année 2014<sup>72</sup> et précise que, dans le calcul de ces taux, il tient compte de la réserve d'exploitation qui doit être maintenue en tout temps pour des raisons de fiabilité<sup>73</sup>.

### **9.1.1 INTERCONNEXIONS**

[265] Le Transporteur présente les capacités de transfert maximales de référence de ses interconnexions, en réception et en livraison, pour l'année historique 2014<sup>74</sup>. En suivi de la décision D-2011-039, il mentionne tous les chemins d'interconnexion commercialement reconnus dans son système OASIS, même lorsque la capacité de transfert est nulle.

### **9.1.2 ÉTAT DE LA TRANSFORMATION DES POSTES**

[266] Le Transporteur présente l'état de la transformation des postes du réseau principal, des postes sources et des postes satellites, prévu à la pointe d'hiver 2014-2015 et à la pointe d'été 2015. Il commente les dépassements de capacité limite de transformation des postes, le cas échéant<sup>75</sup>.

---

<sup>71</sup> Pièce B-0024, p. 11 à 16.

<sup>72</sup> Pièce B-0024, p. 17.

<sup>73</sup> Pièce B-0048, p. 21, R20.1.

<sup>74</sup> Pièce B-0024, p. 19 et 20.

<sup>75</sup> Pièce B-0025.

[267] **La Régie est satisfaite des informations mises en preuve par le Transporteur et lui demande, dans le cadre de son dossier tarifaire, de produire l'état de la transformation des postes de transport en maintenant le même niveau d'information. Elle lui demande également de commenter les cas de dépassement de capacité de transformation, en indiquant les mesures de correction envisagées.**

## **9.2 INVESTISSEMENTS ET MISES EN SERVICE PROJETÉS SUR UN HORIZON DE 10 ANS**

[268] Le Transporteur présente une prévision sur dix ans, soit de 2016 à 2025, des investissements en transport et des mises en service qu'il anticipe, par catégorie d'investissement. Selon la preuve<sup>76</sup>, les investissements projetés à l'horizon 2025 induisent une augmentation du tarif annuel de 74,08 \$/kW en 2015 à 75,60 \$/kW en 2025, avec une pointe à 77,68 \$/kW en 2019. Pour l'ensemble de la période 2016-2025, la moyenne du tarif annuel s'établit à 75,87 \$/kW, soit une hausse de 2,4 % comparativement au tarif de 2015.

[269] Le Transporteur présente les investissements prévus pour l'année 2016 ainsi que la projection des niveaux d'investissement annuels estimés, par catégorie d'investissement, jusqu'en 2025<sup>77</sup>. On y retrouve des informations sur les investissements se rattachant aux projets de 25 M\$ et plus, présentés individuellement, sur ceux liés aux projets de moins de 25 M\$, présentés globalement, de même que sur les contributions des clients le cas échéant. Le total des investissements s'élève à 22 112,9 M\$ sur l'ensemble de la période.

[270] Les investissements de la rubrique « Autres projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à 2016 » fournissent de façon globale les estimations relatives aux niveaux d'investissement prévus annuellement pour des projets de 25 M\$ et plus qui restent à définir. Comme ces projets peuvent varier considérablement dans le temps, au fur et à mesure qu'ils seront précisés, le Transporteur ne détaille pas les flux d'investissement par projet.

[271] Toutefois, il fournit, à titre indicatif, les dates de mise en service, l'année probable de dépôt des dossiers à la Régie et le coût estimé des principaux projets à l'étude.

---

<sup>76</sup> Pièce B-0024, p. 32.

<sup>77</sup> Pièce B-0024, p. 24 à 28.

[272] De plus, il souligne que certains montants d'investissements inclus dans cette rubrique ont trait à une enveloppe budgétaire pour des projets qui ne sont pas encore suffisamment définis et qui ne peuvent, par conséquent, être présentés<sup>78</sup>.

[273] La Régie constate que le montant total des investissements de la ligne « Autres projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à 2016 » de la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité »<sup>79</sup> est de beaucoup inférieur au coût total des principaux projets annoncés de cette catégorie et devant y être inclus<sup>80</sup>.

[274] Selon le Transporteur, cette situation découle du modèle de prévision qu'il utilise afin de refléter, sur un horizon de long terme, les niveaux annuels d'investissements prévus les plus réalistes possibles de cette catégorie d'investissement. Un tel modèle prévisionnel long terme lui permet de tenir compte de la volatilité des prévisions sur cet horizon<sup>81</sup>.

[275] Le Transporteur explique que ses modèles prévisionnels des investissements sont divers. Celui relatif à la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité » reflète deux tendances. Une première, plus constante, incorpore la réalisation de petits projets. La seconde, plus récente, reflète la réalisation à long terme de projets plus structurants, difficiles à modéliser, dans cette catégorie.

[276] Le Transporteur considère plus réaliste d'envisager, au niveau du plan des investissements, une tendance plus modeste des investissements que la somme des coûts des projets à l'étude, même si ce signal paraît inconsistant<sup>82</sup>.

**[277] La Régie demande au Transporteur, dans le cadre de son dossier tarifaire, de valider et d'améliorer, au besoin, la justesse de son modèle de prévision des investissements à long terme servant à l'établissement des investissements prévus dans la rubrique « Autres projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à [année témoin projetée]<sup>83</sup> » de la catégorie « Maintien et amélioration de la qualité ».**

---

<sup>78</sup> Pièce B-0024, p. 23.

<sup>79</sup> Pièce B-0024, p. 25, tableau 7, section 1.2.

<sup>80</sup> Pièce B-0024, p. 29, tableau 8, section 1.2.

<sup>81</sup> Pièce B-0045, p. 44, R29.1.

<sup>82</sup> Pièce A-0024, p. 172 à 180.

<sup>83</sup> 2016, dans le présent dossier.

[278] **La Régie lui demande également de commenter, dans son dossier tarifaire, pour cette catégorie d'investissement, les écarts de coûts entre le montant total des investissements prévus à l'horizon de planification dans la rubrique « Autres projets dont le dépôt à la Régie est ultérieur à [année témoin projetée]<sup>84</sup> »<sup>85</sup> et la somme des coûts des projets y étant inclus présentés par le Transporteur à titre indicatif<sup>86</sup>.**

## 10. COMMERCIALISATION DES SERVICES DE TRANSPORT

[279] Le Transporteur présente certains éléments de contexte du marché de l'électricité.

[280] En ce qui a trait au marché hors Québec, le Transporteur fait état de la publication, en septembre 2014, par la *Federal Energy Regulatory Commission* (la FERC), de l'ordonnance 676-H visant à incorporer par référence dans l'*Open Access Transmission Tariff* (OATT) la dernière version (version 003) des règles du *North American Energy Standards Board* (le NAESB). Ces règles incorporent les règles approuvées par la FERC dans la série d'ordonnances 890.

[281] Le Transporteur mentionne également que, depuis le mois d'août 2014, dans le cadre de l'ordonnance 1000 de la FERC, plusieurs ISO/RTO, dont ceux du *New York Independent System Operator* (NYISO) et de Nouvelle-Angleterre (ISO-NE), ont reçu des approbations de la FERC à la suite du dépôt de révisions applicables à leur OATT. Pour sa part, il n'envisage pas d'apporter de modifications à ses Tarifs et conditions à la suite de ces dépôts.

[282] En ce qui a trait à la programmation intrahoraire, le Transporteur mentionne que des discussions ont été amorcées avec le NYISO, sans qu'un projet ne soit encore arrêté, pour la mise en place d'une programmation aux cinq minutes au point d'interconnexion Massena (MASS). Des discussions sont également menées avec les réseaux du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Angleterre pour la mise en place d'une programmation intrahoraire avec ces réseaux.

---

<sup>84</sup> 2016, dans le présent dossier.

<sup>85</sup> Pièce B-0024, p. 25, tableau 7, section 1.2.

<sup>86</sup> Pièce B-0024, p. 29, tableau 8, section 1.2.

[283] Le Transporteur note que l'entreprise Marketing d'énergie HQ inc. et l'*Independent Electricity System Operator* (IESO) du réseau ontarien ont convenu d'un partage saisonnier d'un maximum de 500 MW de puissance au point d'interconnexion ON pendant leurs saisons de pointe respectives. Cette entente est applicable du 1<sup>er</sup> décembre 2015 au 30 septembre 2025. Il précise que les modes de fonctionnement élaborés pour mettre en œuvre ce partage de puissance respectent le cadre des règles existantes applicables en Ontario et au Québec<sup>87</sup>. En conséquence, aucune modification aux Tarifs et conditions ou au *Guide des pratiques d'affaires pour les services de transport d'Hydro-Québec TransÉnergie* (le Guide des pratiques d'affaires) n'est nécessaire.

[284] En ce qui a trait au marché québécois, le Transporteur mentionne que le projet pilote de vente de réserves 10 minutes sur l'interconnexion ON, en collaboration avec l'IESO, a pris fin au mois de juillet 2015. Ce nouveau service est maintenant disponible en mode commercial. Le Transporteur précise qu'un avis à cet effet a été publié sur son site OASIS le 15 octobre 2015 de même que par l'IESO<sup>88</sup>. La limite établie pour la vente de réserves 10 minutes sur cette interconnexion est de 100 MW.

[285] De plus, le Transporteur a amorcé un second projet pilote, fin avril 2015, pour valider la faisabilité de l'échange fiable de réserves 10 minutes entre le Québec et le Nouveau-Brunswick, à l'interconnexion NB. La puissance échangée est également de 100 MW. Un avis a été publié à cet effet sur son site OASIS le 15 avril 2015.

[286] Pour ce qui est des services offerts à sa clientèle, le Transporteur continue d'offrir le service de transport pour l'alimentation de la charge locale, le service de transport en réseau intégré et le service de transport de point à point.

## 10.1 ORDONNANCE 676-H DE LA FERC

[287] Le Transporteur rapporte que la FERC rend obligatoire, dans l'ordonnance 676-H, l'adoption de la version 003 des règles du NAESB pour les transporteurs sous sa juridiction. Il soumet que l'inclusion par référence des pratiques du NAESB n'est pas une

---

<sup>87</sup> Pièce B-0045, p. 50, R32.2.

<sup>88</sup> Pièce B-0045, p. 51, R33.1.



nouvelle obligation pour ces transporteurs et que la seule nouvelle obligation pour ces entités est de soumettre une mise à jour de leur OATT à une date précise<sup>89</sup>.

[288] Le Transporteur ne juge pas nécessaire de modifier ses Tarifs et conditions pour y inclure les règles du NAESB. Il affirme qu'il tient compte des règles du NAESB, tel qu'il l'indique dans son Guide des pratiques d'affaires qu'il publie sur son site OASIS. De plus, il offre sur ce site un lien vers le site internet du NAESB<sup>90</sup>.

[289] Le Transporteur soutient que la question des pratiques d'affaires du NAESB a déjà été abordée devant la Régie et a fait l'objet de questions, tant en demandes de renseignements qu'en audience, dans le cadre d'un dossier antérieur<sup>91</sup>. La décision de la Régie portant sur ce dossier n'inclut aucune disposition obligeant le Transporteur à modifier ses Tarifs et conditions pour y ajouter les pratiques du NAESB. Cette situation est restée la même depuis.

[290] Le Transporteur mentionne que les processus employés pour l'application des pratiques d'affaires et l'information des clients ont été jugés appropriés. Il est d'avis que le régime mis en place est avantageux, tant pour les clients que pour lui-même. Il permet notamment au Transporteur une réaction rapide aux modifications des pratiques et assure à la clientèle qu'il se conforme aux dernières versions des pratiques du NAESB.

[291] Le Transporteur rappelle que, plus récemment, dans le cadre de la phase 2 du dossier R-3669-2008, l'article 4 des Tarifs et conditions a été modifié pour l'adapter à l'ordonnance 890 et pour tenir compte de l'évolution des pratiques du NAESB. Ces modifications encadrent la façon, pour le Transporteur, d'afficher sur son site OASIS les règles, normes et pratiques qu'il utilise, incluant celles du NAESB. Ces modifications encadrent également le processus utilisé pour ajouter, supprimer ou modifier ces règles, normes et pratiques. La Régie s'est alors déclarée satisfaite des modifications apportées.

[292] Le Transporteur affirme que le cadre établi par la Régie ne diffère pas de celui mis en place par les autres régulateurs au Canada, à l'exception du Nouveau-Brunswick. Il rappelle qu'il se conforme aux pratiques du NAESB, sans les adapter ou les développer, et qu'aucun régulateur canadien, sauf au Nouveau-Brunswick, n'approuve ces pratiques. Il note, par ailleurs, que la version en vigueur pour 2015 du Tarif de la Société d'énergie

---

<sup>89</sup> Pièce B-0045, p. 45, R30.1.

<sup>90</sup> Pièce B-0045, p. 47 à 49, R30.3.

<sup>91</sup> Dossier R-3605-2006.

du Nouveau-Brunswick incorpore par référence des pratiques du NAESB qui ne sont pas celles de la version 003 visées par l'ordonnance 676-H.

[293] Ainsi, il est d'usage de développer les pratiques d'affaires dans des documents périphériques, plutôt que dans l'OATT. De plus, il indique que la plate-forme *Open Acces Technology International Inc.* (OATI), sur laquelle repose son site OASIS, est mise à jour en continu et constitue le standard de l'industrie<sup>92</sup>.

[294] NEMC recommande de procéder à l'analyse des normes obligatoires du NAESB dans le cadre d'une audience spécifique afin de considérer l'opportunité de les inclure par référence aux Tarifs et conditions. Selon elle, la portée réelle de l'ordonnance 676-H et des ordonnances 676 et 890 antérieures de la FERC, la teneur de la décision D-2012-010 et le caractère inadéquat de la méthode présentement employée par le Transporteur pour effectuer des modifications à ses pratiques d'affaires requièrent une analyse éclairée des enjeux par la Régie<sup>93</sup>.

[295] De l'avis de NEMC, les normes obligatoires du NAESB, dont il est question dans l'ordonnance 676-H, doivent être considérées comme ayant un impact significatif, vu les décisions passées de la FERC et, conséquemment, elles doivent se retrouver dans les Tarifs et conditions.

[296] Selon cette intervenante, l'incorporation par référence des normes du NAESB aux Tarifs et conditions permettrait une plus grande transparence quant aux règles applicables.

[297] Selon NEMC, la situation actuelle permet au Transporteur d'effectuer des amendements sans avoir à modifier ses Tarifs et conditions et, par conséquent, sans besoin de consulter ses usagers ou d'obtenir l'autorisation de la Régie.

[298] NEMC recommande, si ces règles, normes et pratiques ne se retrouvent pas aux Tarifs et conditions, de prévoir un mécanisme de consultation avec les clients de transport avant l'entrée en vigueur d'un changement, de même que la possibilité de faire des représentations à la Régie, le cas échéant.

---

<sup>92</sup> Pièce B-0094, p. 26.

<sup>93</sup> Pièce C-NEMC-0019, p. 3 à 15.

[299] Le Transporteur rapporte<sup>94</sup> que l'obligation pour les transporteurs sous la juridiction de la FERC de mettre à jour leur OATT pour signifier leur conformité aux pratiques de NAESB, est présente à chaque adoption par la FERC de nouvelles versions de ces pratiques. Par ailleurs, il note que l'ordonnance 676 existe depuis 2006 et que NEMC transige sur le réseau du Transporteur depuis 2009. Selon lui, le processus en place au Québec fonctionne bien<sup>95</sup>.

[300] Le Transporteur rappelle que le NAESB est un organisme à but non lucratif, voué au développement de pratiques d'affaires. Le développement des pratiques du NAESB auxquelles il se conforme se fait par consensus au sein de groupes de travail dans cet organisme. Il précise que NEMC, le Transporteur et OATI, qui abrite le site OASIS, sont membres du NAESB.

[301] Selon lui, l'effort que NEMC semble vouloir mettre dans le développement de ces pratiques d'affaires devrait plutôt se manifester au sein des comités du NAESB. En conséquence, il soumet que les arguments de NEMC ne justifient pas la mise en place d'un processus d'audience sur le sujet de l'ordonnance 676-H de la FERC, non plus que sur l'intégration des pratiques du NAESB aux Tarifs et conditions.

[302] En audience, le Transporteur propose d'indiquer, dans son Guide des pratiques d'affaires, la version des règles du NAESB à laquelle il se conforme, sans mentionner spécifiquement quelles règles il applique ou pas. Il précise que les règles qui ne sont pas applicables à son réseau sont de nature évidente<sup>96</sup>.

[303] Le Transporteur affirme qu'il a des pratiques d'affaires identiques et compatibles avec celles de ses voisins, ce qui est à l'avantage des clients de point à point tel NEMC. Les ajouts qu'il propose pour clarifier l'application des pratiques NAESB sur son réseau sont, selon lui, suffisants et amélioreront la qualité de l'information sans alourdir inutilement son Guide des pratiques d'affaires<sup>97</sup>.

[304] La Régie n'est pas convaincue que le cadre de fonctionnement actuel, en place depuis plusieurs années, soit inapproprié. La mise en place d'un examen norme par norme, sans démonstration de difficultés réelles d'application pour certaines d'entre elles,

---

<sup>94</sup> Pièce B-0045, p. 46, R30.2.

<sup>95</sup> Pièce B-0094, p. 27 et 28.

<sup>96</sup> Pièce A-0024, p. 88 et 89.

<sup>97</sup> Pièce B-0094, p. 27 et 28.

enclencherait un processus inutilement lourd qui ne serait pas dans l'intérêt public. Elle rappelle à l'intervenante que le cadre de fonctionnement actuel prévoit déjà la possibilité, pour une personne intéressée, de faire les représentations que celle-ci estime utiles.

[305] De plus, si la Régie devait entreprendre l'étude exhaustive des normes du NAESB, comme le propose NEMC, il en résulterait nécessairement un délai qui pourrait faire en sorte que la version des règles que devrait appliquer le Transporteur ne soit pas la plus récente. Cela ne permettrait donc pas d'atteindre l'objectif d'uniformisation des pratiques d'affaires recherché par l'ordonnance 676-H de la FERC et par NEMC.

**[306] En conséquence, la Régie rejette la demande de NEMC de tenir une audience spécifique sur l'ordonnance 676-H de la FERC quant à l'intégration par référence des pratiques du NAESB au texte des Tarifs et conditions.**

**[307] La Régie prend acte de la proposition du Transporteur d'indiquer, dorénavant, dans son Guide des pratiques d'affaires, à quelle version des règles du NAESB il se conforme.**

[308] Toutefois, la Régie trouve important que le Transporteur indique clairement les règles du NAESB applicables à son réseau de transport. Le Transporteur affirme qu'il applique l'ensemble de ces règles, sauf pour quelques exceptions.

**[309] La Régie ordonne au Transporteur de déposer, auprès de la Régie en suivi du présent dossier, ainsi que sur son site internet, dans un délai de 60 jours de la publication de la présente décision, la liste des règles du NAESB qu'il n'applique pas et d'indiquer, pour chacune d'elles, les motifs justifiant leur non-application.**

## **10.2 RELATIONS COMMERCIALES AVEC LA CLIENTÈLE**

### ***Avis sur OASIS***

[310] NEMC recommande que le Transporteur avise sa clientèle, en amont du processus décisionnel, de toute intention de modifications des services offerts pouvant avoir un

impact sur celle-ci, afin d'assurer que l'ensemble des usagers puissent participer à l'élaboration du service concerné<sup>98</sup>.

[311] L'intervenante note, dans le cas des projets pilotes de vente de réserves 10 minutes vers l'Ontario et le Nouveau-Brunswick, que les avis publics sur ces programmes ont été divulgués peu de temps avant leurs mises en service, alors que des travaux sont nécessaires avant la mise en place de tels programmes d'échanges.

[312] NEMC note également que seul le Producteur a participé à ces projets, bien que ceux-ci aient été ouverts à tous les producteurs situés dans la zone de réglage du Transporteur et répondant aux exigences techniques des réseaux impliqués. Il remarque que ces projets impliquent uniquement des livraisons vers les réseaux voisins et ne traitent aucunement de la possibilité d'importation de réserves 10 minutes pour répondre aux besoins de la charge locale.

[313] Le Transporteur mentionne que c'est le Producteur qui a exprimé, le premier, un intérêt pour ce type de transactions vers l'Ontario et le Nouveau-Brunswick et que les projets pilotes ont débuté lorsque les exploitants de ces réseaux ont également confirmé leur intérêt<sup>99</sup>.

[314] En ce qui a trait au projet avec l'Ontario, le Transporteur précise que tout client du service de transport peut maintenant profiter de cette nouvelle possibilité, dans la mesure où il peut respecter les exigences techniques et commerciales de participation au Québec et en Ontario. Quant au projet pilote avec le Nouveau-Brunswick, il précise avoir annoncé sur son site OASIS que les producteurs qui souhaitent y participer doivent être situés dans la zone d'équilibrage du Transporteur, satisfaire aux exigences techniques et avoir conclu une entente bilatérale avec Énergie NB.

[315] Le Transporteur mentionne que, lorsqu'il publie un avis sur son site OASIS et qu'il laisse un délai avant la mise en œuvre, il s'agit d'une invitation aux clients de prendre contact avec lui et de s'informer, au besoin. Il ajoute que dorénavant, à même le texte des avis, une note indiquera que les clients sont invités à lui communiquer leurs commentaires<sup>100</sup>.

---

<sup>98</sup> Pièce C-NEMC-0019, p. 17.

<sup>99</sup> Pièce B-0052, p. 8, R3.4.

<sup>100</sup> Pièce B-0094, p. 27.

[316] La Régie encourage le Transporteur à publier ses avis assez tôt avant le lancement d'un nouveau produit afin de laisser un temps suffisant aux personnes intéressées pour s'informer, émettre leurs commentaires et, le cas échéant, bonifier le produit. Cette demande porte sur l'ensemble des avis que publie le Transporteur, notamment en ce qui a trait aux changements envisagés aux règles, pratiques et normes.

**[317] La Régie prend acte du fait que le Transporteur indiquera dorénavant, dans les avis qu'il publie sur OASIS, que les usagers sont invités à lui transmettre leurs commentaires.**

### *Méthode d'information après un événement*

[318] NEMC signale que les 4 et 5 décembre 2014, la perte de deux lignes à 735 kV en provenance de la Baie-James a entraîné des interruptions de service de la charge locale et plusieurs coupures de service aux transactions d'exportation. Elle mentionne n'avoir noté aucune référence liée aux résultats des analyses du Transporteur à la suite de ces événements.

[319] L'intervenante considère qu'il est important que le Transporteur clarifie et rende plus transparent le processus décisionnel menant à des coupures de services pour les clients de transport. Elle recommande que le Transporteur rende publiques ses analyses, de même que les procédures détaillées menant à des coupures de service de transport ferme de long terme, dans des situations similaires à celles vécues lors de ces événements de décembre 2014. Ce document devrait permettre à tous les clients de comprendre en toute transparence les raisons justifiant les coupures de service<sup>101</sup>.

[320] Le Transporteur mentionne qu'il procède de façon non discriminatoire à des réductions de programmes partielles ou totales, lorsque requis uniquement, afin d'alléger les contraintes et maintenir une exploitation fiable du réseau de transport. Il ajoute que si des programmes doivent être réduits, les réductions sont appliquées, dans la mesure du possible et conformément à la pratique de l'industrie, par ordre de priorité des services offerts, en conformité avec les Tarifs et conditions<sup>102</sup>.

---

<sup>101</sup> Pièce C-NEMC-0019, p. 19.

<sup>102</sup> Pièce B-0052, p. 10, R6.1.

[321] En audience, le Transporteur précise qu'un bris ou un événement important génère un rapport d'analyse, lequel est requis en vertu du cadre de fiabilité. Cette analyse est fournie à la NERC, au *Northeast Power Coordinating Council Inc.* (NPCC) et à la Régie, mais n'est pas rendue publique car elle contient souvent des informations sur des actifs critiques. Il mentionne qu'il ne fait pas connaître à ses clients, même dans un rapport moins détaillé, les raisons l'ayant conduit à procéder à des interruptions de service<sup>103</sup>.

**[322] La Régie ordonne au Transporteur de proposer, dans le cadre du prochain dossier tarifaire, une méthode d'information à ses clients *a posteriori*, lors d'événements ayant conduit à des interruptions de service, afin que ces derniers puissent s'assurer d'avoir été traités conformément aux Tarifs et conditions.**

### 10.3 PROCESSUS D'INFORMATION ET D'ÉCHANGES SUR LA PLANIFICATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT

[323] Le GRAME mentionne que ses recommandations sont en lien avec le décret 579-2015 du gouvernement du Québec<sup>104</sup>, qui demande à Hydro-Québec de lui indiquer, dans son prochain plan stratégique 2016-2020, les orientations stratégiques lui permettant de mettre en valeur sa contribution à l'égard de l'accroissement des revenus par une activité sur les marchés externes.

[324] Selon le GRAME, plusieurs pratiques du Transporteur concernant la commercialisation de son réseau auraient avantage à être améliorées. Il recommande que le Transporteur aborde les enjeux suivants dans le cadre du processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport :

- discuter des opportunités de la programmation intrahoraire pour la clientèle, notamment à l'égard de la commercialisation de l'énergie éolienne;
- discuter de la possibilité d'investissements, en ce qui a trait à la vente de réserves 10 minutes et au partage saisonnier avec l'Ontario, afin d'augmenter les liaisons à courant continu pour améliorer les échanges avec l'Ontario et le Nouveau-Brunswick, notamment.

---

<sup>103</sup> Pièce A-0024, p. 227 et 228.

<sup>104</sup> Décret 579-2015, 30 juin 2015, *concernant la forme, la teneur et la périodicité du plan stratégique d'Hydro-Québec*, Gazette officielle du Québec, Partie 2, 22 juillet 2015, 2381 à 2383.

[325] La Régie réitère, tel que mentionné dans sa décision D-2015-157<sup>105</sup>, qu'elle juge prématuré de traiter, dans le présent dossier, des orientations stratégiques d'Hydro-Québec à être déposées dans son prochain plan stratégique 2016-2020.

[326] La Régie rejette la recommandation du GRAME d'exiger du Transporteur qu'il aborde les enjeux précités dans le cadre du *Processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport* prévu à l'Appendice K des Tarifs et conditions (Appendice K).

[327] La Régie est d'avis qu'il y a lieu de laisser le Transporteur et les participants décider des sujets à discuter lors de ces rencontres, « *dans une démarche d'ouverture et de transparence envers l'ensemble de la clientèle, par l'échange d'information favorisant l'élaboration de solutions compatibles avec le développement optimal du réseau de transport* »<sup>106</sup>. Cependant, elle juge qu'il serait opportun de faire le bilan du processus prévu à l'Appendice K afin d'en mesurer les résultats.

**[328] La Régie ordonne au Transporteur de déposer, dans le prochain dossier tarifaire, un bilan de l'application du *Processus d'information et d'échanges sur la planification du réseau de transport*, depuis la décision D-2012-010.**

#### 10.4 SERVICES COMPLÉMENTAIRES

[329] Les annexes 1 à 7 des Tarifs et conditions prévoient que le Transporteur offre des services complémentaires aux clients des services de transport de point à point. Ces derniers doivent obligatoirement obtenir du Transporteur les services de gestion du réseau et de réglage de tension.

[330] Le Transporteur offre, aux clients qui alimentent une charge dans sa zone de réglage, les services de réglage de fréquence, de compensation d'écart de réception, de compensation d'écart de livraison, de réserve d'exploitation – service de maintien de réserve tournante ainsi que de réserve d'exploitation – service de maintien de réserve arrêtée. Seuls les services de réglage de tension et d'écart de réception ont fait l'objet de facturation en 2014 et 2015.

---

<sup>105</sup> En page 9, par. 35.

<sup>106</sup> Appendice K.



[331] En ce qui a trait au service complémentaire de réglage de tension, le Transporteur présente des revenus qui totalisent 1 615 k\$ pour l'année 2014 et 689 k\$ pour les cinq premiers mois de l'année 2015. Il précise que ces revenus perçus sont remis au Producteur, qui est le seul fournisseur du service.

[332] Conformément à la décision D-2012-010, le Transporteur facture des pénalités sur le service complémentaire de réglage de tension lorsque la capacité programmée par un client de service de transport de point à point est supérieure à la capacité réservée associée au programme. Le Transporteur présente les montants associés à la facturation de ces pénalités, lesquels totalisent 12 k\$ pour l'année 2014 et 6 k\$ pour les cinq premiers mois de l'année 2015.

[333] De plus, le Transporteur présente au tableau 12<sup>107</sup> les données relatives à la facturation du service de compensation d'écart de réception pour l'année 2014 et pour les premiers mois de l'année 2015, en distinguant le coût ou les revenus nets de ce service et les pénalités qui y sont liées.

**TABLEAU 12**  
**COÛTS OU REVENUS NETS ET PÉNALITÉS**  
**POUR LE SERVICE DE COMPENSATION D'ÉCART DE RÉCEPTION**

| Année             | Coût ou (revenu) net facturé<br>(k\$) | Pénalités<br>(k\$) | Total<br>(k\$) |
|-------------------|---------------------------------------|--------------------|----------------|
| 2014 (janv.-déc.) | (24)                                  | 26                 | 2              |
| 2015 (janv.-mai)  | 33                                    | 20                 | 53             |

[334] Enfin, le Transporteur ne propose aucune modification aux services complémentaires associés au service d'alimentation de la charge locale, prévus à l'annexe 8 des Tarifs et conditions.

[335] La Régie juge que les informations produites par le Transporteur sont satisfaisantes. **Elle lui ordonne de maintenir le même niveau d'information dans le cadre de son prochain dossier tarifaire.**

<sup>107</sup> Pièce B-0027, p. 8, tableau 3.

## 10.5 BESOINS DES SERVICES DE TRANSPORT

[336] Le Transporteur présente la prévision des besoins des services de transport pour les années 2015 et 2016, incluant les pertes de transport.

[337] La prévision des besoins de transport pour le service d'alimentation de la charge locale est de 37 974 MW pour l'année témoin 2016, en hausse de 1,4 % par rapport à la pointe réelle normalisée de 2014. Les besoins en énergie associés à ce service sont estimés à 184 859 GWh pour 2016.

[338] La prévision des besoins de transport pour le service de point à point de long terme est de 4 684 MW pour l'année témoin 2016, dont 4 147 MW sont requis par le Producteur. Cette prévision demeure au même niveau que les besoins réels de l'année historique 2014. Les besoins en énergie associés à ce service sont estimés à 32 683 GWh pour 2016.

[339] Pour les services de transport de point à point de court terme, la prévision des besoins en énergie pour l'année de base 2015 est estimée à 3,9 TWh. Pour l'année témoin 2016, le Transporteur anticipe que les besoins des services de transport de point à point de court terme surviendraient dans le cadre du service horaire, à un niveau de réservation se rapprochant de celui de l'année 2015. La prévision des besoins en énergie pour l'année témoin 2016 est ainsi estimée à 3,7 TWh, soit une valeur légèrement inférieure à celle de 2015, pour refléter un retrait prévu sur le chemin HQT-NE.

[340] En ce qui a trait à l'acuité de ses prévisions, le Transporteur souligne que la quantité de 4 675 MW retenue pour les besoins de transport du service de point à point de long terme, selon la décision D-2015-031, correspond aux besoins de transport réalisés en 2014 pour ce service.

**[341] La Régie juge adéquats les prévisions des besoins de transport présentées par le Transporteur pour le service d'alimentation de la charge locale, le service de point à point de long terme et les services de point à point de court terme pour l'année de base 2015 et l'année témoin 2016.**

## 10.6 TAUX DE PERTES DE TRANSPORT

[342] Conformément à la décision D-2009-015, le Transporteur établit le taux de pertes de transport à partir de la moyenne des trois dernières années des pertes réelles, calculées à deux décimales, en arrondissant le résultat à une décimale. Le taux de pertes s'établit ainsi à 5,8 % pour l'année témoin 2016.

[343] EBM s'inquiète de l'accroissement constant du taux de pertes de transport, particulièrement lorsqu'on le compare à celui des réseaux de transport voisins.

[344] Le Transporteur précise que plusieurs facteurs peuvent concourir à influencer les pertes de transport réelles, dont la charge transitée, la configuration du réseau et le mode d'exploitation du réseau. Ces divers éléments, avec lesquels composent différemment les réseaux voisins, font en sorte qu'il est difficile de comparer la performance des différents réseaux<sup>108</sup> entre eux. Le Transporteur ajoute que, dans un réseau comme celui de New York, par exemple, le mécanisme de marché est différent et le taux de pertes n'est pas calculé globalement mais plutôt géré localement, en certains nœuds du réseau<sup>109</sup>.

[345] La Régie juge satisfaisantes les explications du Transporteur à l'égard de la hausse du taux des pertes de transport.

[346] Le taux de pertes proposé par le Transporteur est calculé conformément à la décision D-2009-015. **La Régie fixe les taux de pertes de transport à 5,8 % pour l'année témoin 2016.**

## 10.7 COMPTE D'ÉCART DES REVENUS DES SERVICES DE TRANSPORT DE POINT À POINT

[347] Le Transporteur présente le solde projeté du compte d'écart aux fins de l'établissement du cavalier pour l'année 2016. Ce solde s'établit à 2,7 M\$<sup>110</sup>.

---

<sup>108</sup> Pièce B-0057, p. 4 et 5, R2.1 et R2.2.

<sup>109</sup> Pièce A-0021, p. 205 et 206.

<sup>110</sup> Pièce B-0028, p. 10, tableau 5.

[348] En suivi de la décision D-2014-035, le Transporteur présente distinctement les sommes du compte d'écart associées aux pénalités liées à l'exploitation, selon les articles 13.7d) et 14.5 des Tarifs et conditions, de celles associées aux écarts de prévision des revenus des services de transport de point à point. Il indique ainsi que des montants de 2,5 M\$ pour l'année 2014 et de 1,3 M\$ pour les six premiers mois de l'année 2015 ont été facturés pour ces pénalités, le reste étant associé aux écarts de prévision des revenus.

[349] La Régie constate que le solde du compte d'écart des revenus des services de transport de point à point est établi conformément à la méthodologie approuvée par ses décisions D-2007-08 et D-2008-019. **La Régie approuve le solde projeté du compte d'écart, au montant de 2,7 M\$.**

## 11. RÉPARTITION DU COÛT DU SERVICE 2016

[350] Le Transporteur présente la répartition du coût de service effectuée conformément aux décisions antérieures de la Régie.

[351] Le Transporteur fait part de nouvelles rubriques depuis la demande tarifaire R-3903-2014, soit :

- « Frais reportés - passage aux PCGR des États-Unis »;
- « Frais reportés - implantation et application des normes CIP v5 »;
- « Compte d'écarts - pénalités liées aux services complémentaires »;
- « Actifs stratégiques ».

[352] Par ailleurs, le Transporteur fait part de l'ajout d'une règle de répartition à la rubrique « Actifs réglementaires » découlant du reclassement des frais de développement aux actifs réglementaires et du retrait de la rubrique « Charge de désactualisation ». Ces deux modifications reflètent les changements apportés aux méthodes comptables découlant du passage aux PCGR des États-Unis.

[353] La Régie est satisfaite des modifications apportées à la description de la rubrique.

[354] **La Régie juge conforme la méthodologie appliquée par le Transporteur à la répartition du coût de service 2016.**

## 12. TARIFS ET CONDITIONS DES SERVICES DE TRANSPORT

### 12.1 TARIFICATION DES SERVICES DE TRANSPORT

[355] Le Transporteur actualise, pour l'année 2016, les tarifs des services de transport de point à point, en réseau intégré et pour l'alimentation de la charge locale, les tarifs des services complémentaires pour les services de transport de point à point et en réseau intégré, ainsi que le cavalier applicable aux services de transport à long terme.

[356] Le tarif annuel, mensuel, hebdomadaire, quotidien ou horaire est applicable aux services de transport de point à point. Le tableau 13<sup>111</sup> résume les Tarifs proposés :

**TABLEAU 13**  
**TARIFS EN VIGUEUR ET TARIFS PROPOSÉS**

| Service                    | Type      | Unité         | Tarifs 2015   | Tarifs proposés pour 2016 |
|----------------------------|-----------|---------------|---------------|---------------------------|
| Annuel                     | ferme     | \$/kW/an      | 74,08         | 73,11                     |
| Mensuel                    | ferme     | \$/kW/mois    | 6,17          | 6,09                      |
| Mensuel                    | non ferme | \$/kW/mois    | 6,17          | 6,09                      |
| Hebdomadaire               | ferme     | \$/kW/semaine | 1,42          | 1,41                      |
| Hebdomadaire               | non ferme | \$/kW/semaine | 1,42          | 1,41                      |
| Quotidien                  | ferme     | \$/kW/jour    | 0,28          | 0,28                      |
| Quotidien                  | non ferme | \$/kW/jour    | 0,20          | 0,20                      |
| Horaire                    | non ferme | \$/MW/heure   | 8,46          | 8,35                      |
| Réseau intégré             | ferme     | \$            | 0             | 0                         |
| Charge locale              | ferme     | \$            | 2 801 557 440 | 2 776 279 140             |
| <b>Cavalier</b>            |           |               |               |                           |
| Point à point à long terme | ferme     | \$/kW/an      | -0,20         | 0,06                      |
| Charge locale              | ferme     | \$            | -7 563 600    | 2 278 440                 |

<sup>111</sup> Pièce B-0031, p. 7.

[357] Les tarifs 2016 reflètent l'évolution des besoins de transport de la charge locale, qui passent de 37 818 MW en 2015 à 37 974 MW en 2016, ainsi que l'évolution du tarif annuel.

[358] Le 10 décembre 2015, le Transporteur ajuste le tarif proposé à 73,89 \$/kW/an, alors que le montant de la facture pour l'alimentation de la charge locale s'élève à 2 805,9 M\$ pour l'année témoin 2016.

[359] Le tarif proposé de 73,89 \$/kW/an représente une réduction de 0,3 % par rapport au tarif autorisé pour 2015. Le montant ajusté des revenus de service de transport pour l'alimentation de la charge locale représente, pour l'année 2016, une augmentation de 0,2 % par rapport à 2015, alors que la croissance des besoins est de 0,4 %.

**[360] Compte tenu des dispositions de la présente décision, la Régie autorise le tarif annuel de l'année témoin 2016 qu'elle estime à 72,25 \$/kW/an. Le montant de la facture pour l'alimentation de la charge locale est estimé à 2 743,6 M\$ pour l'année témoin 2016.**

### *Cavalier*

[361] Sur la base du solde projeté du compte d'écart des revenus des services de transport de point à point, le Transporteur propose les cavaliers des services de transport.

**[362] La Régie fixe le cavalier à 0,06 \$/kW/an pour le service de transport de point à point de long terme et à 2 278 440 \$ pour le service de transport pour l'alimentation de la charge locale, applicables du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2016.**

## **12.2 AJOUTS AU RÉSEAU DE TRANSPORT**

### **12.2.1 CONTRIBUTIONS POUR LES AJOUTS AU RÉSEAU**

[363] Le Transporteur propose d'actualiser les montants de l'allocation maximale pour les ajouts au réseau de transport ainsi que les contributions maximales pour les postes de départ et le réseau collecteur pour l'année témoin 2016.

### *Allocation maximale*

[364] Selon la méthode en vigueur, le montant de l'allocation maximale correspond à la valeur actualisée du tarif de transport annuel sur une période de vingt ans, duquel sont retranchés les frais d'entretien et d'exploitation, la taxe sur le capital et la taxe sur les services publics. Tout excédent à ce montant maximal est assumé par le client des services de transport pour lequel l'ajout au réseau est réalisé.

[365] Dans la décision D-2015-209, la Régie fixe le taux pour le calcul des frais d'entretien et d'exploitation à 19 %, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016.

[366] Le montant de l'allocation maximale proposé par le Transporteur pour l'année témoin 2016 est de 615 \$/kW, comparativement au montant existant de 593 \$/kW.

**[367] La Régie ordonne au Transporteur de mettre à jour le montant relatif à son allocation maximale, en fonction des ajustements découlant des dispositions de la présente décision ainsi que des dispositions de la décision D-2015-209.**

**[368] Elle ordonne au Transporteur de déposer, au plus tard le 16 mars 2016, à 12 h, le montant de l'allocation maximale ajusté.**

### *Contributions maximales pour les postes de départ et le réseau collecteur*

[369] Le Transporteur indique avoir vérifié la répartition du poids de chacune des trois catégories de coûts retenues (l'ingénierie et la gestion, les équipements, l'installation et la construction) avec les données relatives aux postes de départ produites dans ses plus récents rapports annuels déposés à la Régie. Il reconduit, pour l'année témoin 2016, la répartition retenue depuis l'année 2008. Le Transporteur utilise cette répartition dans le calcul de l'indice du coût total d'un poste de départ.

[370] Le Transporteur constate que l'indice de croissance des coûts aurait crû 1,70 fois plus rapidement que l'IPC entre 2001 et 2014. En projetant cette tendance sur la prévision de l'IPC pour 2015 et 2016, le Transporteur fait valoir qu'une augmentation de 3,4 % de la contribution maximale aux coûts des postes de départ serait appropriée, en 2016, pour les postes de départ associés aux centrales de moins de 250 MW.

[371] En ce qui a trait à la contribution maximale pour le réseau collecteur, reconduite depuis 2009 par la Régie, le Transporteur propose d'en maintenir les montants pour l'année témoin 2016<sup>112</sup>.

[372] Les contributions maximales proposées par le Transporteur sont présentées au tableau 14<sup>113</sup> :

**TABLEAU 14**  
**CONTRIBUTIONS MAXIMALES POUR L'ANNÉE 2016 POUR LES POSTES**  
**DE DÉPART ET LE RÉSEAU COLLECTEUR**

| Contributions maximales pour les postes de départ |  |                    | Contributions en vigueur depuis le 23 mars 2015 | Contributions proposées pour 2016 |
|---|--|--------------------|---|-----------------------------------|
| Niveau de puissance installée                     | Propriété                                  | Tension nominale   |   |                                   |
| Centrales de moins de 250 MW                      | Centrales n'appartenant pas à Hydro-Québec | Moins de 44 kV     | 59 \$/kW  | 61 \$/kW                          |
|   |  | Entre 44 et 120 kV | 93 \$/kW  | 96 \$/kW                          |
|   |  | Plus de 120 kV     | 161 \$/kW                                       | 166 \$/kW                         |
|   | Centrales appartenant à Hydro-Québec       | Moins de 44 kV     | 51 \$/kW  | 53 \$/kW                          |
|   |  | Entre 44 et 120 kV | 81 \$/kW  | 84 \$/kW                          |
|   |  | Plus de 120 kV     | 140 \$/kW                                       | 145 \$/kW                         |
| Centrales de 250 MW et plus                       | Centrales n'appartenant pas à Hydro-Québec | Moins de 44 kV     | 35 \$/kW  | 35 \$/kW                          |
|   |  | Entre 44 et 120 kV | 55 \$/kW  | 55 \$/kW                          |
|   |  | Plus de 120 kV     | 95 \$/kW  | 95 \$/kW                          |
|   | Centrales appartenant à Hydro-Québec       | Moins de 44 kV     | 30 \$/kW  | 30 \$/kW                          |
|   |  | Entre 44 et 120 kV | 48 \$/kW  | 48 \$/kW                          |
|   |  | Plus de 120 kV     | 83 \$/kW  | 83 \$/kW                          |

Dans le cas d'un parc éolien, une contribution maximale distincte, additionnelle à celle indiquée ci-dessus, s'applique au réseau collecteur jusqu'à concurrence des montants maxima suivants : 185 \$/kW pour les parcs éoliens n'appartenant pas à Hydro-Québec et 161 \$/kW pour les parcs éoliens appartenant à Hydro-Québec, quels que soient la tension à laquelle est raccordé le parc éolien et le palier de puissance du parc éolien.

[373] La Régie constate que la proposition du Transporteur, dans le présent dossier, est conforme à la décision D-2010-032 et aux décisions antérieures pertinentes<sup>114</sup>.

<sup>112</sup> Pièce B-0031, p. 9.

<sup>113</sup> Pièce B-0032, p. 11.

<sup>114</sup> En particulier, les décisions D-2008-036 et D-2009-015.



[374] Pour ce qui est des postes de départ associés aux centrales de plus de 250 MW et des réseaux collecteurs, la Régie retient les explications du Transporteur justifiant de ne pas modifier le montant des contributions maximales existantes.

**[375] La Régie ordonne au Transporteur d'ajuster les contributions maximales pour les postes de départ et le réseau collecteur en utilisant un taux de 19 % pour l'estimation des frais d'exploitation et d'entretien conformément à la décision D-2015-209.**

**[376] En conséquence, la Régie ordonne au Transporteur de mettre à jour le tableau des contributions maximales pour les postes de départ et le réseau collecteur et de le déposer au plus tard le 16 mars 2016, à 12 h.**

**[377] La Régie ordonne au Transporteur de mettre à jour le texte des Tarifs et conditions afin de refléter l'ensemble des nouvelles contributions maximales applicables, au plus tard le 16 mars 2016, à 12 h.**

#### **12.2.2 SUIVI DES ENGAGEMENTS D'ACHAT DE TYPE TOULNUSTOUC**

[378] Dans le cadre du présent dossier, le Transporteur fournit le suivi des engagements d'achat de type Toulnostouc, sur une base prévisionnelle pour l'année de base 2015 et l'année témoin 2016<sup>115</sup>.

**[379] La Régie prend acte du suivi déposé par le Transporteur.**

#### **12.3 TARIFS DES SERVICES COMPLÉMENTAIRES**

[380] Le Transporteur établit les tarifs des services complémentaires applicables aux services de transport de point à point pour l'année témoin 2016, en tenant compte des décisions antérieures de la Régie et des besoins de transport.

---

<sup>115</sup> Pièce B-0031, p. 14.

[381] La Régie constate que les Tarifs proposés sont maintenus au niveau des tarifs autorisés 2015 pour les services de réglage de tension et de fréquence. Seuls les tarifs des services de maintien de réserve tournante et arrêtée présentent une légère baisse tarifaire pour l'année 2016.

[382] **La Régie fixe les tarifs des services complémentaires tels que proposés par le Transporteur.**

### 13. CONFIDENTIALITÉ

[383] Le 23 octobre 2015, le Transporteur dépose sous pli confidentiel la pièce B-0046, visant les réponses 23.1 et 23.2 à la demande de renseignements numéro 1 de la Régie. Le Transporteur demande à la Régie de se prévaloir de l'article 30 de la Loi pour interdire la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus à cette pièce, pour une durée indéterminée.

[384] Une affirmation solennelle de monsieur Sylvain Clermont, Chef Commercialisation des services de transport pour le Transporteur, est déposée au soutien de cette demande<sup>116</sup>.

[385] Il y est indiqué que la pièce précitée présente les prévisions de coûts ainsi que de l'utilisation du réseau impliqué et contient des renseignements précis à l'égard d'ÉLL. Cette pièce contient des renseignements dont la confidentialité a été ordonnée par la Régie dans sa décision D-2010-087<sup>117</sup> et leur traitement confidentiel est toujours requis. Elle contient des renseignements à caractère financier et commercial dont la divulgation publique serait préjudiciable. Ces informations sont considérées par le Transporteur comme étant des données confidentielles.

[386] Le 17 novembre 2015, le Transporteur dépose, sous pli confidentiel, la pièce B-0071, fournissant la réponse à la question 4.1 de la demande de renseignements numéro 2 de la Régie et le suivi de la décision D-2015-017. Le Transporteur demande à la Régie de se prévaloir des dispositions de l'article 30 de la Loi pour interdire toute divulgation de cette pièce, et ce pour une durée indéterminée.

---

<sup>116</sup> Pièce B-0069.

<sup>117</sup> En page 5, par. 17.

[387] Une affirmation solennelle de monsieur Sylvain Clermont, Chef Commercialisation des services de transport pour le Transporteur, est déposée au soutien de cette demande<sup>118</sup>.

[388] Il y est indiqué que la pièce B-0071 présente les prévisions de coûts ainsi que de besoins de transport et contient des renseignements précis à l'égard de RTA. Cette pièce contient des renseignements dont le traitement confidentiel a été ordonné par la Régie dans sa décision D-2014-145<sup>119</sup>, et leur traitement confidentiel est toujours requis. Elle contient des renseignements à caractère financier et commercial dont la divulgation publique serait préjudiciable. Ces informations sont considérées par le Transporteur comme étant des données confidentielles.

[389] Le Transporteur soumet que le caractère confidentiel des informations contenues aux pièces B-0046 et B-0071 devrait être reconnu et protégé par la Régie comme ce fut le cas en pareilles circonstances par le passé.

**[390] La Régie accueille la demande du Transporteur et interdit la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus aux pièces B-0046 et B-0071 sans limite quant à la durée.**

[391] **Pour ces motifs,**

### La Régie de l'énergie :

**ACCUEILLE** partiellement la demande du Transporteur pour l'année 2016;

**AUTORISE** la disposition du solde du CFR dans lequel ont été versés les écarts associés aux changements des méthodes comptables découlant du passage aux PCGR des États-Unis au 31 décembre 2015, au montant de - 46,3 M\$ dans les revenus requis de 2016 du Transporteur;

**APPROUVE**, aux fins de la détermination des revenus requis du Transporteur et de ses tarifs, la base de tarification proposée par le Transporteur pour l'année témoin 2016, sous réserve des dispositions contenues dans la présente décision;

---

<sup>118</sup> Pièce B-0069.

<sup>119</sup> En page 5, par. 15 à 17.

**ORDONNE** au Transporteur de mettre à jour les données de sa base de tarification pour l'année témoin 2016 et de les déposer pour approbation à la Régie au plus tard le **16 mars 2016 à 12 h**;

**MAINTIEN** pour le Transporteur une structure du capital présumée comportant 70 % de capitaux empruntés et 30 % de capitaux propres;

**AUTORISE** un coût moyen pondéré du capital de 6,853 % applicable à la base de tarification, incluant un taux de rendement des capitaux propres de 8,2 % et un coût de la dette de 6,276 %;

**ÉTABLIT** le coût moyen pondéré du capital prospectif à 5,021 %;

**ORDONNE** au Transporteur de mettre à jour et de déposer, au plus tard le **16 mars 2016 à 12 h**, les données afférentes au calcul des revenus requis et des tarifs des services de transport pour l'année témoin 2016, en tenant compte de la présente décision;

**FIXE** le taux de pertes de transport à 5,8 % du débit horaire maximal pour application à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016 aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*, selon la preuve du Transporteur;

**MODIFIE** le cavalier pour le service de transport de point à point de long terme et pour le service de transport pour l'alimentation de la charge locale pour application du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2016 aux *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec*, tel que précisé dans la présente décision à la section 11;

**DEMANDE** au Transporteur de déposer, au plus tard le **16 mars 2016 à 12 h**, un nouveau texte des *Tarifs et conditions des services de transport d'Hydro-Québec* reflétant les décisions énoncées dans les diverses sections de la présente décision, ainsi qu'une version anglaise de ce document;

**ACCUEILLE** la demande de traitement confidentiel du Transporteur et **INTERDIT** la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus aux pièces B-0046 et B-0071 sans limite quant à la durée;

**ORDONNE** au Transporteur de se conformer à tous les autres éléments décisionnels de la présente décision.

Marc Turgeon  
Régisseur

Lise Duquette  
Régisseur

Laurent Pilotto  
Régisseur

**Représentants :**

**Association Hôtellerie Québec et Association des restaurateurs du Québec (AHQ-ARQ) représenté par M<sup>e</sup> Steve Cadrin;**

**Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Conseil de l'industrie forestière du Québec (AQCIE-CIFQ) représenté par M<sup>e</sup> Pierre Pelletier;**

**Énergie Brookfield Marketing s.e.c. (EBM) représentée par M<sup>e</sup> Paule Hamelin;**

**Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (section Québec) (FCEI) représentée par M<sup>e</sup> André Turmel;**

**Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME) représenté par M<sup>e</sup> Geneviève Paquet;**

**Hydro-Québec représentée par M<sup>e</sup> Yves Fréchette;**

**Nalcor Energy Marketing Corporation (NEMC) représentée par M<sup>e</sup> Pierre Legault et M<sup>e</sup> Paule Hamelin;**

**Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA) représenté par M<sup>e</sup> Dominique Neuman.**