

Évolution de la base de tarification 2014-2016

Table des matières

| | | |
|------------|---|-----------|
| 1 | Sommaire 2014-2016 | 5 |
| 2 | Immobilisations corporelles en exploitation | 7 |
| 3 | Actifs incorporels | 9 |
| 4 | Autres actifs | 10 |
| 4.1 | Actifs réglementaires..... | 10 |
| 4.2 | Contributions internes et autres..... | 10 |
| 4.3 | Remboursement gouvernemental à recevoir | 12 |
| 5 | Fonds de roulement..... | 12 |
| 5.1 | Encaisse réglementaire | 12 |
| 5.2 | Matériaux, combustible et fournitures | 14 |
| 5.3 | Actifs stratégiques..... | 15 |
| 6 | Suivi des mises en service | 17 |
| 6.1 | Analyse des projections relatives aux mises en service..... | 17 |
| 6.2 | Acuité des prévisions | 20 |
| 6.3 | Autorisations relatives aux mises en service..... | 22 |
| 6.4 | Dépassements de coûts autorisés en vertu de l'article 73 de la Loi | 26 |
| 7 | Révisions des durées de vie utile | 27 |

Liste des tableaux

| | | |
|------------|--|----|
| Tableau 1 | Soldes de fin 2014-2016 de la base de tarification (M\$) | 5 |
| Tableau 2 | Évolution de la base de tarification 2014 (M\$) | 6 |
| Tableau 3 | Évolution de la base de tarification 2015 (M\$) | 6 |
| Tableau 4 | Évolution de la base de tarification 2016 (M\$) | 7 |
| Tableau 5 | Immobilisations corporelles en exploitation (M\$) | 8 |
| Tableau 6 | Contributions inscrites à la base de tarification (M\$)..... | 8 |
| Tableau 7 | Coûts pour le démantèlement, l'enlèvement et la remise en état de sites (M\$) | 9 |
| Tableau 8 | Actifs incorporels (M\$) | 9 |
| Tableau 9 | Autres actifs (M\$)..... | 10 |
| Tableau 10 | Contributions internes et autres (M\$)..... | 11 |
| Tableau 11 | Fonds de roulement (M\$)..... | 12 |
| Tableau 12 | Service de transport Calcul de l'encaisse réglementaire au 31 décembre 2014 (k\$)..... | 13 |
| Tableau 13 | Service de transport Calcul de l'encaisse réglementaire au 31 décembre 2015 (k\$)..... | 13 |
| Tableau 14 | Service de transport Calcul de l'encaisse réglementaire au 31 décembre 2016 (k\$)..... | 14 |
| Tableau 15 | Matériaux, combustible et fournitures (M\$)..... | 14 |
| Tableau 16 | Actifs stratégiques au 31 décembre (M\$) | 16 |
| Tableau 17 | Impact des mises en service (M\$) | 19 |
| Tableau 18 | Projets non autorisés par la Régie (M\$)..... | 22 |
| Tableau 19 | Mises en service 2014 (M\$) | 23 |
| Tableau 20 | Mises en service 2015 (M\$) | 24 |
| Tableau 21 | Mises en service 2016 (M\$) | 25 |
| Tableau 22 | Impact des autres révisions de durées de vie utile sur la charge d'amortissement..... | 27 |
| Tableau 23 | Impact des autres révisions de durées de vie utile (M\$) | 28 |

1 Sommaire 2014-2016

1 Le Transporteur présente au tableau 1 un sommaire de l'évolution des différentes
 2 composantes de la base de tarification depuis l'année historique 2014 en fournissant des
 3 renvois aux pièces pertinentes du présent dossier. Le Transporteur souligne que certains
 4 tableaux des sections 1 à 5 de cette pièce présentent des soldes au 31 décembre. Ceci
 5 permet de faciliter l'explication de l'évolution année après année, malgré le fait que la valeur
 6 des actifs utilisés pour calculer les revenus requis du Transporteur corresponde à la
 7 moyenne des 13 soldes mensuels d'une année.

8 En ce qui concerne les mises en service, l'analyse plus détaillée de leurs projections et le
 9 suivi de leurs autorisations se retrouvent à la section 6.

**Tableau 1
 Soldes de fin 2014-2016 de la base de tarification (M\$)**

| | 2014 Historique | 2015 D-2015-017 (R-3903-2014) | 2015 Année de base | 2016 Année témoin |
|---|----------------------------|--|-------------------------------|------------------------------|
| Renvois | HQT-7, Doc. 2 | | HQT-7, Doc. 3 | HQT-7, Doc. 4 |
| Immobilisations corporelles en exploitation | 18 036,5 | 18 810,4 | 19 115,7 | 19 463,4 |
| Actifs incorporels | 483,1 | 490,3 | 483,7 | 504,4 |
| Autres actifs | (189,5) | (449,3) | (281,0) | (477,2) |
| Fonds de roulement | 156,4 | 156,6 | 162,3 | 268,9 |
| Total | 18 486,5 | 19 008,0 | 19 480,7 | 19 759,5 |

10 La base de tarification au 31 décembre 2015 présente une croissance de 994,2 M\$ (5,4 %)
 11 par rapport au solde de l'année historique 2014. Pour l'année témoin 2016, cette croissance
 12 est estimée à 278,8 M\$ (1,4 %) par rapport au solde prévu au 31 décembre de l'année de
 13 base 2015. Les mises en service liées à la croissance de la demande expliquent
 14 principalement cette évolution.

15 Avant de débiter l'analyse détaillée, le Transporteur présente, aux tableaux 2 à 4,
 16 l'évolution annuelle sommaire du solde au 31 décembre de la base de tarification des
 17 années 2014 à 2016. Dans ces tableaux, la colonne « Autres » représente tous les
 18 éléments de variation des actifs autres que les mises en service et l'amortissement. Dans
 19 certains cas, les totaux peuvent ne pas correspondre à la somme des montants en raison
 20 des arrondis.

Tableau 2
Évolution de la base de tarification 2014 (M\$)

| | 31 déc. 2013 | Mises en service | Amortissement | Autres | 31 déc. 2014 |
|--|-----------------|------------------|------------------|----------------------|-----------------|
| Immobilisations corporelles en exploitation | 17 245,6 | 1 808,0 | (993,6) | (23,5) Note 1 | 18 036,5 |
| Actifs incorporels | 469,9 | 37,4 | (36,3) | 12,1 Note 2 | 483,1 |
| Autres actifs | (138,0) | (59,1) | 7,7 | 0,0 | (189,5) |
| Actifs réglementaires | 8,0 | | (1,0) | | 7,0 |
| Contributions internes et autres | (188,6) | (59,1) | 8,7 | | (239,1) |
| Remboursement gouvernemental | 42,6 | | | | 42,6 |
| Fonds de roulement | 149,7 | 0,0 | 0,0 | 6,7 | 156,4 |
| Encaisse réglementaire | 60,6 | | | (0,7) | 59,9 |
| Matériaux, combustible et fournitures | 89,0 | | | 7,5 | 96,5 |
| Total | 17 727,2 | 1 786,3 | (1 022,2) | (4,7) | 18 486,5 |

Principaux éléments de variation des actifs autres que mises en service et amortissement :

Note 1: Reclassement aux actifs incorporels (11,0 M\$)

Réévaluation des coûts relatifs au démantèlement, à l'enlèvement et à la remise en état de site visés par la cessation prévue d'activités de transformation sur leur site actuel (11,0 M\$)

Transfert d'actifs provenant du Groupe Technologie 0,9 M\$

Transfert d'actifs à Hydro-Québec Distribution (2,9 M\$)

Note 2: Reclassement provenant des immobilisations corporelles en exploitation 11,0 M\$

Acquisitions de droits d'émissions de gaz à effet de serres 1,1 M\$

Tableau 3
Évolution de la base de tarification 2015 (M\$)

| | 31 déc. 2014 | Mises en service | Amortissement | Autres | 31 déc. 2015 |
|--|-----------------|------------------|----------------|----------------------|-----------------|
| Immobilisations corporelles en exploitation | 18 036,5 | 2 013,3 | (932,1) | (2,0) Note 1 | 19 115,7 |
| Actifs incorporels | 483,1 | 48,8 | (35,1) | (13,1) Note 2 | 483,7 |
| Autres actifs | (189,5) | (111,8) | 5,8 | 14,5 | (281,0) |
| Actifs réglementaires | 7,0 | 4,0 | (5,3) | 14,5 Note 3 | 20,2 |
| Contributions internes et autres | (239,1) | (115,8) | 11,1 | | (343,8) |
| Remboursement gouvernemental | 42,6 | | | | 42,6 |
| Fonds de roulement | 156,4 | 0,0 | 0,0 | 5,9 | 162,3 |
| Encaisse réglementaire | 59,9 | | | 4,0 | 63,9 |
| Matériaux, combustible et fournitures | 96,5 | | | 1,9 | 98,4 |
| Total | 18 486,5 | 1 950,3 | (961,4) | 5,3 | 19 480,7 |

Principaux éléments de variation des actifs autres que mises en service et amortissement :

Note 1: Reclassement aux actifs incorporels (1,3 M\$)

Ajustement des obligations liées à la mise hors service d'immobilisations, suite à la demande R-3927-2015 (US GAAP), page 13 (0,7 M\$)

Note 2: Reclassement provenant des immobilisations corporelles en exploitation 1,3 M\$

Reclassement des frais de développement aux actifs réglementaires suite à la demande R-3927-2015 (US GAAP), page 18 (14,5 M\$)

Note 3: Reclassement des frais de développement provenant des actifs incorporels suite à la demande R-3927-2015 (US GAAP), page 18 14,5 M\$

**Tableau 4
Évolution de la base de tarification 2016 (M\$)**

| | 31 déc. 2015 | Mises en service | Amortissement | Autres | 31 déc. 2016 |
|--|-----------------|------------------|------------------|--------------|-----------------|
| Immobilisations corporelles en exploitation | 19 115,7 | 1 343,8 | (996,2) | 0,0 | 19 463,4 |
| Actifs incorporels | 483,7 | 58,0 | (37,3) | 0,0 | 504,4 |
| Autres actifs | (281,0) | (204,7) | 8,5 | 0,0 | (477,2) |
| Actifs réglementaires | 20,2 | 4,1 | (5,6) | | 18,7 |
| Contributions internes et autres | (343,8) | (208,8) | 14,1 | | (538,5) |
| Remboursement gouvernemental | 42,6 | | | | 42,6 |
| Fonds de roulement | 162,3 | 0,0 | 0,0 | 106,5 | 268,9 |
| Encaisse réglementaire | 63,9 | | | 2,0 | 65,9 |
| Matériaux, combustible et fournitures | 98,4 | | | 1,9 | 100,3 |
| Actifs stratégiques | | | | 102,6 Note 1 | 102,6 |
| Total | 19 480,7 | 1 197,1 | (1 025,0) | 106,5 | 19 759,5 |

Principaux éléments de variation des actifs autres que mises en service et amortissement :

Note 1 : Intégration d'une nouvelle composante du fonds de roulement visant des actifs stratégiques (voir la section 5.3 du présent document).

1 Les sections qui suivent expliquent l'évolution des diverses composantes de la base de
2 tarification du Transporteur, soit :

- 3 • Immobilisations corporelles en exploitation ;
- 4 • Actifs incorporels ;
- 5 • Autres actifs ;
- 6 • Fonds de roulement.

2 Immobilisations corporelles en exploitation

7 Les immobilisations corporelles en exploitation constituent l'élément le plus important, soit
8 99 % de la base de tarification. Elles se composent des cinq rubriques suivantes, dont
9 l'importance relative en termes de valeur nette au 31 décembre 2016 est indiquée entre
10 parenthèses :

- 11 • Postes (58 %) ;
- 12 • Lignes (33 %) ;
- 13 • Autres actifs de réseau (3 %) ;
- 14 • Actifs de soutien (2 %) ;
- 15 • Actifs de télécommunications (4 %).

1 Le tableau 5 présente l'évolution de ces immobilisations corporelles.

**Tableau 5
Immobilisations corporelles en exploitation (M\$)**

| Composantes | Au 31 décembre | | | | | Variation | | |
|--|--------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------|----------------|--------------|
| | 2015 D-2015-017 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Postes | 10 479,2 | 9 722,8 | 9 935,0 | 10 980,6 | 11 329,6 | 212,2 | 1 045,6 | 349,0 |
| Lignes | 6 516,7 | 5 927,7 | 6 394,2 | 6 543,1 | 6 509,5 | 466,5 | 148,9 | (33,6) |
| Autres actifs de réseaux | 772,0 | 579,6 | 700,7 | 557,2 | 529,7 | 121,1 | (143,5) | (27,5) |
| Actifs de soutien | 329,6 | 354,2 | 359,4 | 368,6 | 378,8 | 5,2 | 9,2 | 10,2 |
| Télécommunications | 712,9 | 661,3 | 647,2 | 666,1 | 715,7 | (14,1) | 18,9 | 49,6 |
| Total | 18 810,4 | 17 245,6 | 18 036,5 | 19 115,7 | 19 463,3 | 790,9 | 1 079,2 | 347,6 |
| <i>Croissance versus montant autorisé 2015</i> | | | | <i>1,6%</i> | <i>3,5%</i> | | | |

2 La valeur nette des immobilisations corporelles en exploitation du Transporteur pour l'année
3 témoin projetée 2016 est supérieure de 3,5 % à celle de l'année témoin projetée 2015
4 autorisée par la Régie.

5 En conformité avec la décision D-2006-76¹ concernant les contributions à recevoir à la suite
6 de demandes de déplacements et de modifications d'actifs du réseau de transport par des
7 tiers, le Transporteur informe la Régie que les montants présentés au tableau 6, établis
8 selon la moyenne des 13 soldes mensuels consécutifs, sont inscrits à sa base de
9 tarification.

**Tableau 6
Contributions inscrites à la base de tarification (M\$)**

| | 2014 Historique | 2015 Année de base | 2016 Année témoin |
|------------------------|--------------------|-----------------------|----------------------|
| Crédit - Contributions | 112,7 | 116,7 | 116,2 |
| Amortissement cumulé | 10,1 | 12,2 | 14,2 |
| Crédit net | 102,6 | 104,5 | 102,0 |

10 Par ailleurs, pour faire suite au paragraphe 412 de la décision D-2014-035², concernant les
11 coûts inscrits à la base de tarification pour le démantèlement, l'enlèvement et la remise en
12 état de sites, le Transporteur présente au tableau 7 une ventilation des coûts pour chacun
13 des sites visés par une cessation prévue des activités de transformation de même que
14 l'année prévue du démantèlement.

¹ Dossier R-3594-2005 (Détermination des méthodes comptables et financières applicables aux demandes de déplacements et de modifications d'actifs du réseau de transport par des tiers).

² Dossier R-3823-2012 (Demande tarifaire du Transporteur pour les années 2013 et 2014).

Tableau 7
Coûts pour le démantèlement, l'enlèvement et la remise en état de sites (M\$)

| | Année historique 2014 | Année de base 2015 | Année témoin 2016 | Année prévue de démantèlement |
|----------------------|--------------------------|-----------------------|----------------------|----------------------------------|
| Poste Baie St-Paul | 0,3 | 0,2 | 0,1 | 2017 |
| Poste Bromont | 0,5 | 0,3 | 0,1 | 2017 |
| Poste Chigoubiche | 0,5 | - | - | 2018 |
| Poste Cleveland | 0,6 | 0,3 | 0,1 | 2017 |
| Poste De la Reine | 2,0 | 0,7 | - | 2017 |
| Poste Fecteau | 0,4 | - | - | 2015 |
| Poste Gracefield | 2,5 | 1,7 | 1,1 | 2018 |
| Poste La Lièvre | 1,1 | 0,8 | 0,6 | 2020 |
| Poste Montmorency | 0,5 | - | - | 2016 |
| Poste Paquin | 2,3 | 1,9 | 1,5 | 2020 |
| Poste Port Daniel | 0,1 | - | - | 2017 |
| Poste St-Calixte | 2,3 | 1,9 | 1,5 | 2020 |
| Poste St-Charles | 2,3 | 1,8 | 1,4 | 2020 |
| Poste Ste-Marguerite | 2,3 | 1,8 | 1,4 | 2020 |
| Poste St-Hilarion | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 2017 |
| Poste St-Hippolyte | 2,3 | 1,9 | 1,5 | 2020 |
| Poste St-Lin | 0,4 | 0,2 | 0,2 | 2020 |
| Poste Val Rose | 0,6 | 0,4 | 0,1 | 2017 |
| Poste Waswanipi | 0,2 | 0,1 | - | 2016 |
| Total | 21,4 | 14,1 | 9,7 | |

3 Actifs incorporels

- 1 La valeur des actifs incorporels nets pour l'année témoin projetée 2016 est supérieure de
- 2,9 % à celle de l'année témoin projetée 2015 autorisée par la Régie.

Tableau 8
Actifs incorporels (M\$)

| Composantes | Au 31 décembre | | | | | Variation | | |
|--|--------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|------------|-------------|
| | 2015 D-2015-017 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Servitudes | 350,7 | 348,8 | 362,0 | 363,6 | 363,6 | 13,2 | 1,6 | - |
| Logiciels | 124,3 | 106,1 | 105,2 | 118,4 | 139,1 | (0,9) | 13,2 | 20,7 |
| Autres | 15,3 | 15,0 | 15,9 | 1,7 | 1,7 | 0,9 | (14,2) | - |
| Total | 490,3 | 469,9 | 483,1 | 483,7 | 504,4 | 13,2 | 0,6 | 20,7 |
| <i>Croissance versus montant autorisé 2015</i> | | | | <i>-1,3%</i> | <i>2,9%</i> | | | |

4 Autres actifs

- 1 Le tableau 9 présente l'évolution de ce regroupement de la base de tarification du
- 2 Transporteur.

**Tableau 9
Autres actifs (M\$)**

| Composantes | Au 31 décembre | | | | | Variation | | |
|--|--------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|---------------|----------------|
| | 2015 D-2015-017 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Actifs réglementaires | 6,0 | 8,0 | 7,0 | 20,2 | 18,7 | (1,0) | 13,2 | (1,5) |
| Contributions internes et autres | (497,9) | (188,6) | (239,1) | (343,9) | (538,5) | (50,5) | (104,8) | (194,7) |
| Remboursement gouvernemental | 42,6 | 42,6 | 42,6 | 42,6 | 42,6 | - | - | - |
| Total | (449,3) | (138,0) | (189,5) | (281,0) | (477,2) | (51,5) | (91,5) | (196,2) |
| <i>Croissance versus montant autorisé 2015</i> | | | | <i>-37,5%</i> | <i>6,2%</i> | | | |

- 3 Les paragraphes suivants expliquent sommairement l'évolution des éléments toujours
- 4 présents dans la base de tarification depuis 2013.

4.1 Actifs réglementaires

- 5 L'augmentation de 11,7 M\$ des actifs réglementaires, entre les années 2014 et 2016,
- 6 s'explique principalement par le reclassement des actifs incorporels aux actifs
- 7 réglementaires au 1^{er} janvier 2015, d'un montant de 14,5 M\$ lié aux frais de développement,
- 8 en conformité avec la pièce HQTD-1, Document 1, page 18, du dossier R-3927-2015³.

4.2 Contributions internes et autres

- 9 Le tableau 10 présente l'évolution des contributions internes et autres. Ce tableau est
- 10 présenté sous le même format que celui du tableau 22 apparaissant à la page 91 de la
- 11 décision D-2015-017⁴.

³ Demande du Transporteur et du Distributeur relative aux modifications de méthodes comptables découlant du passage aux principes comptables généralement reconnus des États-Unis (US GAAP).

⁴ Dossier R-3903-2014 (Demande tarifaire 2015 du Transporteur).

**Tableau 10
Contributions internes et autres (M\$)**

| Composantes | Exercices terminés le 31 décembre | | |
|---|-----------------------------------|---------------|--------------|
| | Année historique | Année de base | Année témoin |
| | 2014 | 2015 | 2016 |
| Contributions avec le Distributeur | | | |
| Village cri Waskaganish | 60,7 | 58,5 | 56,3 |
| Premier appel d'offres éolien A/O 2003-02 | 29,8 | 28,3 | 26,7 |
| Agrégation des projets du Distributeur | 0,0 | 121,3 | 243,0 |
| Autres contributions | 27,7 | 17,6 | 45,4 |
| - Travaux sur le réseau et activités de mesurage | (4,3) | (17,9) | (19,6) |
| - Autres | 32,0 | 35,5 | 65,0 |
| Total des contributions avec le Distributeur | 118,3 | 225,7 | 371,4 |
| Contributions avec le Producteur | | | |
| Autres contributions | 120,8 | 118,2 | 167,1 |
| TOTAL | 239,1 | 343,9 | 538,5 |

1 Dans la décision D-2015-017⁵, au paragraphe 413, la Régie indique s'attendre à ce que le
 2 Transporteur soit en mesure de prévoir la contribution annuelle des sommes devant lui être
 3 versées par Hydro-Québec Distribution (le « Distributeur »), en lien direct avec les mises en
 4 service qu'il prévoit faire dans la même année pour les besoins de raccordement de ce
 5 dernier, et demande au Transporteur de déposer, au prochain dossier tarifaire, une preuve
 6 à cet égard. Afin de donner suite à cette demande de la Régie, le Transporteur, dans une
 7 perspective d'amélioration continue, a revu ses processus. Ainsi, à partir de l'année 2016, le
 8 Transporteur tient compte de la contribution annuelle des besoins de raccordement du
 9 Distributeur à l'année où celle-ci s'applique. Compte tenu du fait que la plupart des mises en
 10 service sont réalisées en fin d'année, le Transporteur inscrira donc à sa base de tarification
 11 au mois de décembre la contribution de cette même année. Dans le cadre de la mise en
 12 place de cette nouvelle pratique, la contribution annuelle du Distributeur pour l'année 2015,
 13 non prise en compte lors de l'année 2015, est quant à elle inscrite au mois de mars de
 14 l'année 2016, conformément à l'autorisation consentie par la Régie à cet égard dans la
 15 décision précitée.

16 La variation des contributions internes avec le Distributeur entre 2014 et 2016 s'explique
 17 principalement par les contributions liées à l'agrégation annuelle des projets du Distributeur
 18 de (123,7 M\$) en 2015 et de (127,4 M\$) en 2016, par une contribution du projet
 19 Raccordement du parc éolien Rivière-nouvelle de (30,8 M\$) en 2016 ainsi que par diverses
 20 contributions pour des activités de mesurage. La variation des contributions internes avec
 21 Hydro-Québec Production (le « Producteur ») entre 2014 et 2016 s'explique principalement
 22 par une contribution pour le projet de raccordement des centrales du complexe de la
 23 Romaine de (53,0 M\$) en 2016.

⁵ Dossier R-3903-2014 (Demande tarifaire 2015 du Transporteur).

4.3 Remboursement gouvernemental à recevoir

1 Ce compte est stable entre 2014 et 2016 conformément aux nouvelles modalités du décret
 2 gouvernemental 1329-2013 du 11 décembre 2013. Un protocole d'ententes a été convenu
 3 stipulant que le gouvernement s'engage à verser le solde non amorti et les frais de
 4 financement, s'élevant à 42,6 M\$, d'ici au 15 octobre 2019 inclusivement. Ce protocole
 5 d'ententes stipule également que le gouvernement effectuera, au plus tard le 30 mai de
 6 chaque année civile, un paiement minimum correspondant aux frais de financement pour
 7 cette année.

5 Fonds de roulement

8 Le fonds de roulement réglementaire du Transporteur est constitué de trois éléments, soit
 9 l'encaisse réglementaire, les stocks de matériaux, combustible et fournitures et, à compter
 10 de 2016, l'inventaire d'actifs stratégiques, tel que détaillés au tableau 11 et dans les
 11 sections 5.1 à 5.3 suivantes.

**Tableau 11
 Fonds de roulement (M\$)**

| Composantes | Au 31 décembre | | | | | Variation | | |
|--|--------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|------------|--------------|
| | 2015 D-2015-017 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Encaisse réglementaire | 63,7 | 60,6 | 59,9 | 63,9 | 65,9 | (0,7) | 4,0 | 2,0 |
| Matériaux, combustible et fournitures | 92,9 | 89,0 | 96,5 | 98,4 | 100,3 | 7,5 | 1,9 | 1,9 |
| Actifs stratégiques | | | | | 102,6 | | | 102,6 |
| Total | 156,6 | 149,7 | 156,4 | 162,3 | 268,9 | 6,8 | 5,9 | 106,5 |
| <i>Croissance versus montant autorisé 2015</i> | | | | <i>3,6%</i> | <i>71,7%</i> | | | |

5.1 Encaisse réglementaire

12 Les tableaux 12 à 14 présentent les résultats des calculs des délais de recouvrement des
 13 dépenses effectués pour établir l'encaisse réglementaire. Sa croissance de 2014 à 2016
 14 découle de l'évolution nette des dépenses sous-jacentes à ces calculs.

15 Dans la présente demande tarifaire, le Transporteur constate que les délais relatifs aux
 16 mouvements de fonds générés par les dépenses incluses dans le calcul de l'encaisse sont
 17 sensiblement les mêmes que ceux constatés lors de la demande tarifaire 2015. Ainsi, le
 18 Transporteur n'estime pas utile de mettre à jour une telle étude.

Tableau 12
Service de transport
Calcul de l'encaisse réglementaire au 31 décembre 2014 (k\$)

| DESCRIPTION DES VARIABLES | DEPENSES RÉELLES | NBRE DE JOURS (LEAD) / LAG | Net | TAUX | ENCAISSE |
|---------------------------------------|------------------|----------------------------|--------|---------------|---------------|
| | 2014 | | | (2) / 365 jrs | |
| | (1) | (2) | | (3) | (1) x (3) |
| REVENUS | | 36,5 | | | |
| CHARGES D'EXPLOITATION ET D'ENTRETIEN | | | | | |
| Salaires net | 214 651 | -17,07 | 19,43 | 5,32% | 11 426 |
| Remises gouvernementales | 187 092 | -24,82 | 11,68 | 3,20% | 5 987 |
| Autres dépenses | 155 757 | -34,23 | 2,27 | 0,62% | 969 |
| TAXES | | | | | |
| Taxe sur les services publics | 78 200 | 121,67 | 158,17 | 43,33% | 33 887 |
| Taxes foncières | 10 700 | 106,46 | 142,96 | 39,17% | 4 191 |
| ACHATS DE SERVICES DE TRANSPORT | 18 900 | -30,21 | 6,29 | 1,72% | 326 |
| EFFET DES TAXES À LA CONSOMMATION | | | | | <u>3 027</u> |
| TOTAL DE L'ENCAISSE RÉGLEMENTAIRE | | | | | <u>59 813</u> |

Tableau 13
Service de transport
Calcul de l'encaisse réglementaire au 31 décembre 2015 (k\$)

| DESCRIPTION DES VARIABLES | DEPENSES PRÉVUES | NBRE DE JOURS (LEAD) / LAG | Net | TAUX | ENCAISSE |
|---------------------------------------|------------------|----------------------------|--------|---------------|---------------|
| | 2015 | | | (2) / 365 jrs | |
| | (1) | (2) | | (3) | (1) x (3) |
| REVENUS | | 36,5 | | | |
| CHARGES D'EXPLOITATION ET D'ENTRETIEN | | | | | |
| Salaires net | 226 587 | -17,07 | 19,43 | 5,32% | 12 062 |
| Remises gouvernementales | 197 495 | -24,82 | 11,68 | 3,20% | 6 320 |
| Autres dépenses | 164 418 | -34,23 | 2,27 | 0,62% | 1 023 |
| TAXES | | | | | |
| Taxe sur les services publics | 82 100 | 121,67 | 158,17 | 43,33% | 35 577 |
| Taxes foncières | 14 200 | 106,46 | 142,96 | 39,17% | 5 562 |
| ACHATS DE SERVICES DE TRANSPORT | 19 300 | -30,21 | 6,29 | 1,72% | 333 |
| EFFET DES TAXES À LA CONSOMMATION | | | | | <u>3 026</u> |
| TOTAL DE L'ENCAISSE RÉGLEMENTAIRE | | | | | <u>63 902</u> |

Tableau 14
Service de transport
Calcul de l'encaisse réglementaire au 31 décembre 2016 (k\$)

| DESCRIPTION DES VARIABLES | DEPENSES PRÉVUES | NBRE DE JOURS (LEAD) / LAG | Net | TAUX | ENCAISSE |
|---------------------------------------|------------------|----------------------------|--------|----------------------|------------------|
| | 2016 (1) | (2) | | (2) / 365 jrs (3) | (1) x (3) (4) |
| REVENUS | | 36,5 | | | |
| CHARGES D'EXPLOITATION ET D'ENTRETIEN | | | | | |
| Salaires net | 224 662 | -17,07 | 19,43 | 5,32% | 11 959 |
| Remises gouvernementales | 195 817 | -24,82 | 11,68 | 3,20% | 6 266 |
| Autres dépenses | 163 021 | -34,23 | 2,27 | 0,62% | 1 014 |
| TAXES | | | | | |
| Taxe sur les services publics | 86 500 | 121,67 | 158,17 | 43,33% | 37 484 |
| Taxes foncières | 13 900 | 106,46 | 142,96 | 39,17% | 5 444 |
| ACHATS DE SERVICES DE TRANSPORT | 19 100 | -30,21 | 6,29 | 1,72% | 329 |
| EFFET DES TAXES À LA CONSOMMATION | | | | | 3 421 |
| TOTAL DE L'ENCAISSE RÉGLEMENTAIRE | | | | | 65 918 |

5.2 Matériaux, combustible et fournitures

- 1 Les stocks de matériaux, combustible et fournitures varient en fonction des besoins
- 2 opérationnels du Transporteur, dont les installations sont réparties au travers du Québec.
- 3 Pour les années 2014 à 2016, ce compte passe de 96,5 M\$ en 2014 à 100,3 M\$ en 2016,
- 4 ce qui est relativement stable. Le tableau 15 donne plus de détails sur ce compte.

Tableau 15
Matériaux, combustible et fournitures (M\$)

| Catégories | Année historique 2014 | Année de base 2015* | Année témoin 2016* |
|--|--------------------------|------------------------|-----------------------|
| Disjoncteurs (équipements accessoires) | 23,1 | 23,6 | 24,0 |
| Quincaillerie de lignes | 24,6 | 25,1 | 25,5 |
| Isolateurs | 2,6 | 2,7 | 2,7 |
| Matériel de postes | 24,8 | 25,3 | 25,8 |
| Quincaillerie de pylônes | 7,4 | 7,6 | 7,7 |
| Autres | 13,9 | 14,2 | 14,5 |
| Total | 96,5 | 98,4 | 100,3 |

* Les données 2015 et 2016 ne sont pas disponibles en projection selon ce découpage par catégorie. Ainsi, les données sont calculées en proportion de leur valeur au 31 décembre 2014.

5.3 Actifs stratégiques

1 Comme le Transporteur en a fait état, notamment dans le cadre des dossiers tarifaires
2 visant les années 2010 à 2015⁶, la réingénierie de sa chaîne d’approvisionnement constitue
3 l’une des principales pratiques visant à optimiser les coûts associés à ses projets
4 d’investissement. Dans le cadre de cette réingénierie, le Transporteur a procédé à des gels
5 de spécification et à la normalisation de différentes catégories d’équipements stratégiques,
6 tels que les transformateurs de puissance et les disjoncteurs. Le processus
7 d’approvisionnement pour ces équipements s’en trouve simplifié et optimisé.

8 Bien que la planification et l’identification en amont des équipements stratégiques requis
9 pour l’approvisionnement des projets permettent de donner un signal d’acquisition en temps
10 opportun, certains équipements doivent être commandés à l’avance, notamment pour :

- 11 • Pallier le risque de défaillances, de bris ou de défauts d’équipements en
12 service sur le réseau de transport pouvant découler d’évènements fortuits,
13 d’urgences ou d’interventions non prévues qui, pour les familles d’équipements
14 ciblées, requièrent la disponibilité d’équipements de remplacement dans un court
15 laps de temps. Au moment de la défaillance, un processus de gestion des urgences
16 assure la livraison de l’équipement requis pour une installation dans les délais
17 établis. Le Transporteur rappelle à ce titre que, dans la décision D-2011-039⁷, au
18 paragraphe 270, la Régie avait accepté un reclassement de 73 M\$ des
19 immobilisations en cours vers la base de tarification pour les actifs reliés à la banque
20 d’appareillage majeur (« BAM »), celle-ci partageant l’avis du Transporteur qu’il est
21 nécessaire d’assurer un approvisionnement en cas de défaillance sur le réseau.
22 L’écoulement complet des quelques équipements restants de cette BAM est prévu
23 pour la fin de 2016.
- 24 • Pallier le risque d’imprévus lors de la réalisation des projets d’investissement.
25 Contrairement aux cas où les équipements sont directement livrés aux chantiers et
26 dont les coûts sont directement attribués aux projets en cours, les règles comptables
27 actuellement en vigueur pour les équipements acquis à l’avance à des fins de projets
28 futurs ne permettent ni la mise en service lors de l’acquisition, comme c’était le cas
29 pour les actifs de la BAM, ni l’imputation de frais d’emprunts capitalisés.

30 Dans le cadre du dossier R-3903-2014⁸, le Transporteur indique que l’une des initiatives
31 découlant de la réingénierie de la chaîne d’approvisionnement l’a conduit à constituer un
32 inventaire d’équipements stratégiques dédiés à la gestion du risque de défaillances et

⁶ Dossiers R-3706-2009, R-3738-2010, R-3777-2011, R-3823-2012 et R-3903-2014.

⁷ Dossier R-3738-2010 (Demande tarifaire 2011 du Transporteur).

⁸ Demande tarifaire 2015 du Transporteur, pièce HQT-3, Document 1, section 2.2.1 b) – Fonds de roulement d’équipements stratégiques.

1 d'imprévus en projet, à inclure à titre de nouvelle composante de fonds de roulement
 2 réglementaire (« FDR ») dans sa base de tarification.

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

12 Aux fins de l'éventuelle reconnaissance d'un rendement associé à cette nouvelle
 13 composante de FDR d'actifs stratégiques, le Transporteur présente, dans le tableau 16,
 14 l'ensemble de ses besoins par catégories d'équipement, pour l'année témoin 2016,
 15 comparativement aux niveaux d'inventaire historique pour 2014 et prévu pour 2015.

Tableau 16
Actifs stratégiques au 31 décembre (M\$)

| Catégories | Inventaire réel 2014* | Inventaire prévu 2015* | Année témoin 2016 |
|---------------------------------|--------------------------|---------------------------|----------------------|
| Transformateurs de puissance | 37,4 | 44,7 | 64,7 |
| Inductances | 12,9 | 13,2 | 15,3 |
| Disjoncteurs | 10,1 | 9,7 | 14,5 |
| Unités de mesure | 6,0 | 6,0 | 7,3 |
| Parafoudres | 0,7 | 0,7 | 0,8 |
| Actifs stratégiques en FDR | 67,1 | 74,3 | 102,6 |
| BAM en écoulement | 13,7 | 13,1 | - |
| Total des besoins en FDR | 80,8 | 87,4 | 102,6 |
| Nbre d'équipements | 534 | 537 | 545 |

* Actifs stratégiques en FDR ne procurant aucun rendement à ce jour

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

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

6 Suivi des mises en service

6.1 Analyse des projections relatives aux mises en service

6 Dans la décision D-2014-035⁹, au paragraphe 412, la Régie a approuvé, aux fins de la
7 détermination des revenus requis, les bases de tarification pour chaque année sous réserve
8 de certaines dispositions. Ainsi, les mises en service prévues associées à certains projets
9 ont été retirées de la base de tarification de l'année témoin 2014 du Transporteur, ceux-ci
10 n'ayant pas été autorisés en vertu de l'article 73 de la Loi avant la publication de la décision
11 D-2014-035¹⁰. Par ailleurs, conformément à cette même décision au paragraphe 452, le
12 Transporteur a réduit, de façon globale, la moyenne des 13 soldes de la base de tarification
13 de 100 M\$. Finalement, conformément au paragraphe 73 de la décision D-2014-018¹¹ et au
14 paragraphe 454 de la décision D-2014-035, les mises en service prévues de 28,5 M\$ pour
15 l'année 2014 associées aux investissements liés au remplacement des liaisons hertziennes
16 et à la modernisation des liaisons optiques présentées dans le dossier R-3823-2012 ont
17 également été retirées de la base de tarification du Transporteur.

18 Tenant compte de ces décisions, la projection des mises en service pour l'année
19 témoin 2014 du dossier R-3823-2012 a été revue à 2 088,0 M\$. Aux fins de comparaison, le
20 Transporteur a réalisé, pour l'année historique 2014, des mises en service de 1 786,3 M\$,
21 représentant une baisse de 301,7 M\$ par rapport au montant autorisé selon la D-2014-035.

22 Pour l'année de base 2015, le Transporteur projette des mises en service de 1 950,3 M\$,
23 représentant une hausse de 863,5 M\$ par rapport au montant autorisé de 1 086,8 M\$ selon
24 la décision D-2015-017¹². Enfin, le Transporteur prévoit un niveau de mises en service de
25 1 197,1 M\$ pour l'année témoin 2016.

⁹ Dossier R-3823-2012 (Demande tarifaire du Transporteur pour les années 2013 et 2014).

¹⁰ Projets non autorisés (paragraphe 490) : Intégration parcs éoliens – Appel d'offres 2009-02, Poste Bout-de-l'île - Ajout compensateur statique, Poste Abitibi - Remplacement transformateurs, Sécurisation des installations – NERC.

¹¹ Dossier R-3855-2013 (Budget des investissements 2014 du Transporteur pour les projets dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$).

¹² Dossier R-3903-2014 (Demande tarifaire 2015 du Transporteur) : Montant ajusté du coût de 13,5 M\$ du projet Sécurisation des installations – NERC version 5 exclu par la Régie, au paragraphe 428 de la décision D-2015-017.

1 Le tableau 17 présente l'impact global des mises en service sur les revenus requis, incluant
2 l'amortissement lié à la base de tarification et la taxe sur les services publics pour les
3 années historiques 2012 à 2014 ainsi que pour l'année de base 2015. En complément
4 d'information à ce tableau, une analyse est effectuée sur une période de deux ans entre les
5 mises en service réelles (ou de base pour l'année 2015) et projetées autorisées des années
6 visées. Cependant, afin de bien mesurer l'effet réel des écarts de volume sur les revenus
7 requis, il est nécessaire de faire cette analyse en fonction de la moyenne des 13 soldes
8 mensuels des actifs composant la base de tarification.

9 Les données qui y sont présentées démontrent que le Transporteur maintient, pendant ces
10 quatre années, un degré de précision de la base de tarification autorisée ayant servi de
11 base à l'établissement des tarifs se situant au-dessus de 97,7 %. En excluant l'année
12 atypique de 2012, cela se traduit par un impact sur les revenus requis présentant un degré
13 de précision variant entre 98,2 % et 99,7 %.

Tableau 17
Impact des mises en service (M\$)

| | 2012 | | | 2013 | | | 2014 | | | 2015 | | |
|--|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|--------------|
| | Réel | Autorisé | Écarts | Réel | Autorisé | Écarts | Réel | Autorisé | Écarts | Année base | Autorisé | Écarts |
| Base de tarification (BT 13 soldes) (note 1) | 16 894,1 | 17 287,5 | -393,4 | 17 116,9 | 17 194,3 | -77,4 | 17 590,8 | 17 782,0 | -191,3 | 18 690,8 | 18 591,4 | 99,4 |
| Coût des capitaux empruntés | 801,7 | 850,7 | -49,0 | 785,6 | 786,4 | -0,8 | 807,3 | 816,7 | -9,4 | 843,0 | 838,5 | 4,5 |
| Coût des capitaux propres* | 323,9 | 331,5 | -7,6 | 329,1 | 330,6 | -1,5 | 432,7 | 437,4 | -4,7 | 459,8 | 457,3 | 2,5 |
| A Rendement sur la BT (note 2) | 1 125,6 | 1 182,2 | -56,6 | 1 114,7 | 1 117,0 | -2,3 | 1 240,0 | 1 254,1 | -14,1 | 1 302,8 | 1 295,8 | 7,0 |
| * En fonction du taux autorisé | | | | | | | | | | | | |
| B Dépenses nécessaires à la prestation du service | 1 034,2 | 1 079,4 | -45,2 | 1 033,8 | 1 076,9 | -43,1 | 1 100,4 | 1 143,0 | -42,6 | 1 043,5 | 1 041,8 | 1,7 |
| Amortissement lié à la BT | 958,2 | 1 002,1 | -43,9 | 957,1 | 999,9 | -42,8 | 1 022,2 | 1 063,0 | -40,8 | 961,4 | 957,2 | 4,2 |
| Amortissement autorisé selon D-2015-017 | | | | | | | | | | | 1 055,0 | |
| Impact révision durées de vie US GAAP (R-3927-2015) | | | | | | | | | | | -97,8 | |
| Taxes sur les services publics | 76,0 | 77,3 | -1,3 | 76,7 | 77,0 | -0,3 | 78,2 | 80,0 | -1,8 | 82,1 | 84,6 | -2,5 |
| Impact total (A + B) | | | -101,8 | | | -45,4 | | | -56,7 | | | 8,7 |
| % écart vs revenus requis autorisés | | | -3,4% | | | -1,5% | | | -1,8% | | | 0,3% |
| Note 1: Écart sur la BT | | | | | | | | | | | | |
| Impact des mises en service | | | -393,4 | | | -124,6 | | | -287,9 | | | 0,1 |
| > ou = à 25 M\$ | | | -257,3 | | | -58,8 | | | -276,0 | | | -66,3 |
| < à 25 M\$ | | | -136,1 | | | -65,8 | | | -111,9 | | | 66,4 |
| Décision D-2014-035 | | | | | | | | | 100,0 | | | |
| Autres composantes de la base de tarification | | | 0,0 | | | 47,2 | | | 96,6 | | | 99,3 |
| Écart total | | | -393,4 | | | -77,4 | | | -191,3 | | | 99,4 |
| % écart vs BT autorisée | | | -2,3% | | | -0,5% | | | -1,1% | | | 0,5% |
| Note 2: Écart sur le rendement sur la BT | | | | | | | | | | | | |
| Écart de taux | | | -29,7 | | | 2,8 | | | -0,6 | | | 0,0 |
| Écart de volume | | | -26,9 | | | -5,0 | | | -13,5 | | | 6,9 |
| Impact des mises en service | | | -26,9 | | | -8,1 | | | -20,3 | | | 0,0 |
| > ou = à 25 M\$ | | | -17,6 | | | -3,8 | | | -19,5 | | | -4,6 |
| < à 25 M\$ | | | -9,3 | | | -4,3 | | | -7,9 | | | 4,6 |
| Autres composantes de la base de tarification | | | 0,0 | | | 3,1 | | | 6,8 | | | 6,9 |
| Écart total | | | -56,6 | | | -2,3 | | | -14,1 | | | 6,9 |
| % écart vs revenus requis autorisés | | | -1,9% | | | -0,1% | | | -0,4% | | | 0,2% |
| MES réelles vs autorisées (Décision D-2012-059) | | | | | | | | | | | | |
| Année précédente | 1 261,7 | 1 478,5 | -216,8 | 1 041,6 | 1 399,8 | -358,2 | 1 401,3 | 1 565,0 | -163,7 | 1 786,3 | 2 088,0 | -301,7 |
| Année en cours | 1 041,6 | 1 399,8 | -358,2 | 1 401,3 | 1 565,0 | -163,7 | 1 786,3 | 2 088,0 | -301,7 | 1 950,3 | 1 086,8 | 863,5 |
| Écart total | 2 303,3 | 2 878,3 | -575,0 | 2 442,9 | 2 964,8 | -521,9 | 3 187,6 | 3 653,0 | -465,4 | 3 736,6 | 3 174,8 | 561,8 |

6.2 Acuité des prévisions

1 Dans la décision D-2014-035¹³, au paragraphe 459, la Régie demande au Transporteur de
2 justifier les écarts historiques reliés à la prévision de ses mises en service. Pour
3 l'année 2014, selon l'analyse des écarts liés aux mises en service présentée au tableau 17,
4 l'impact total des écarts liés à la base de tarification sur les revenus requis autorisés est
5 de -1,8 %. L'écart entre les mises en service réelles et autorisées pour l'année 2014 est
6 de -301,7 M\$ et explique une partie de cet impact total.

7 Les principales raisons de cet écart sont les suivantes :

- 8 • Reports observés de mises en service pouvant être causés par :
 - 9 ◦ Le maintien par le Transporteur des circuits sous tension lors de la pointe
 - 10 hivernale 2015 ;
 - 11 ◦ L'indisponibilité de la main d'œuvre suite à un conflit de travail survenu à
 - 12 l'automne 2014 ;
 - 13 ◦ Des retards dans la remise des équipements par le fournisseur ou dans
 - 14 l'approvisionnement du matériel ;
- 15 • Réductions de coûts par rapport à la prévision initiale.

16 Dans la décision D-2015-017¹⁴, au paragraphe 401, la Régie demande au Transporteur
17 d'améliorer l'acuité des calendriers de réalisation des projets d'investissements lors de leur
18 dépôt aux fins d'autorisation par la Régie, en vertu de l'article 73 de la Loi. À cet égard, le
19 Transporteur présente ci-après les mesures supplémentaires mises en place afin de
20 respecter le calendrier de réalisation des projets d'investissement.

21 Dès l'étape de la proposition d'affaires, le groupe Hydro-Québec Équipement et services
22 partagés (« HQÉSP ») identifie les besoins de retraits sur le réseau et demande au
23 Transporteur de confirmer la faisabilité de ces derniers. Les risques de réalisation sont
24 également identifiés à cette étape. Ces mesures permettent ainsi d'éviter des retards
25 majeurs dans la réalisation des travaux.

26 Le Transporteur rappelle que le calendrier de réalisation d'un projet d'investissement dont le
27 coût individuel est supérieur à 25 M\$, s'amorce avec l'autorisation de la Régie relative à ce
28 projet. La phase de réalisation du projet est coordonnée par le groupe HQÉSP avec la
29 participation d'entrepreneurs externes. Le respect des dates de remises d'appareillage par
30 le groupe HQÉSP, permettant le début des mises en route et des mises en service
31 associées, est soutenu par des objectifs individuels influençant la rémunération des

¹³ Dossier R-3823-2012 (Demande tarifaire du Transporteur pour les années 2013 et 2014).

¹⁴ Dossier R-3903-2014 (Demande tarifaire 2015 du Transporteur).

1 gestionnaires de projets. Le groupe HQÉSP partage avec le Transporteur les dates de
2 remise d'appareillage plus tôt dans le processus du projet afin de mieux planifier les heures
3 requises de la main d'œuvre du Transporteur pour la mise en route et par la suite la mise en
4 service des projets.

5 Le Transporteur collabore également à coordonner les mises en service des projets
6 d'investissement avec les différents intervenants, dont le Distributeur pour le raccordement
7 d'une artère de ligne, le Producteur pour le raccordement d'un groupe turbine-alternateur ou
8 le groupe Technologie pour les travaux en télécommunication. Des comités conjoints,
9 composés de membres de la direction du Transporteur et de ses différents intervenants,
10 permettent une communication et un partage d'informations sur les projets d'investissement
11 afin d'arrimer les activités requises par toutes les divisions impliquées pour réaliser la mise
12 en service du projet.

13 Les gestionnaires de la vice-présidence - Exploitation des installations ont également des
14 objectifs individuels de rémunération associés à la réalisation des mises en service
15 planifiées. Un suivi plus rigoureux des activités à réaliser pour les projets les plus importants
16 permet de mieux constater et de comprendre les variations pouvant survenir dans le projet
17 et ainsi envisager rapidement les actions à entreprendre.

18 Considérant le contexte opérationnel exigeant, l'augmentation du volume des projets du
19 Transporteur ainsi que l'indisponibilité de la main d'œuvre suite à un conflit de travail à
20 l'automne 2014, le Transporteur a mis en place une nouvelle stratégie de mise en route
21 pour quelques projets ciblés en automatisme. Cette stratégie vise le recours à une force de
22 travail externe, en plus de sa force de travail interne, pour ainsi profiter d'une expertise
23 supplémentaire. Ceci permettra d'améliorer le respect du calendrier de réalisation des mises
24 en service lors de la finalisation des projets.

25 Par ailleurs, le Transporteur revoit actuellement son modèle de gouvernance des projets
26 d'investissement de façon à poursuivre l'amélioration continue des processus en place ainsi
27 que les rôles et responsabilités de chaque intervenant. Pour ce faire, des comités de
28 différents niveaux de gestion, incluant le groupe HQÉSP, sont mis en place afin de
29 synchroniser et de discuter des initiatives à mettre en œuvre pour améliorer le calendrier de
30 réalisation. Parmi ces initiatives, notons :

- 31 • L'optimisation continue de la chaîne d'approvisionnement permettant la réduction
32 des gammes d'équipement et contribuant ainsi à diminuer le temps d'ingénierie et
33 de mises en route¹⁵ ;

¹⁵ Pièce HQT-3, Document 1, section 2.3.1 « Principales initiatives structurantes ayant contribué au contrôle du niveau des ETC ».

- 1 • L'optimisation du temps d'intervention en appareillage et en automatismes en
- 2 standardisant les gammes de travail¹⁶ ;
- 3 • L'application des gels de conception sur les transformateurs et inductances¹⁷.

6.3 Autorisations relatives aux mises en service

4 Les tableaux 19 à 21 présentent les autorisations de la Régie rattachées aux additions à la
 5 base de tarification réalisées ou projetées pour les années 2014 à 2016, ainsi qu'un suivi de
 6 leurs valeurs autorisées.

7 Par ailleurs, comme indiqué au tableau 21, les mises en service de l'année témoin projetée
 8 2016 incluent les projets suivants non autorisés par la Régie à la date de dépôt de la
 9 présente demande tarifaire.

**Tableau 18
 Projets non autorisés par la Régie (M\$)**

| Projets | MES | 13 soldes |
|--|-------------|------------|
| | 2016 | 2016 |
| Intégration parcs éoliens - Appel d'offres 2013-01 (4e) | 25,5 | 2,2 |
| Remplacements systèmes commande et protection - Compensation série | 17,7 | 5,6 |
| Total | 43,3 | 7,9 |

10 Dans l'éventualité où l'un ou l'autre de ces projets n'était pas autorisé par la Régie avant le
 11 dépôt de la mise à jour des données afférentes aux revenus requis demandée par celle-ci à
 12 la suite de sa décision préliminaire qu'elle rendra sur la présente demande tarifaire, les
 13 montants afférents aux mises en service pertinentes ci-haut mentionnées seront retranchés
 14 des revenus requis de l'année témoin projetée 2016 et inscrits dans un compte de frais
 15 reportés hors base, conformément à la décision D-2011-039¹⁸ et aux modalités de
 16 disposition retenues par la Régie dans sa décision D-2012-059¹⁹.

17 En ce qui concerne les projets d'investissement dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$,
 18 le Transporteur fournit à la Régie, à chacune de ses demandes d'autorisation, un historique
 19 de la réalisation des enveloppes de projets qu'elle a antérieurement autorisées, ce qui lui
 20 permet d'en apprécier l'évolution.

¹⁶ Pièce HQT-3, Document 1 section 2.3.1 « Principales initiatives structurantes ayant contribué au contrôle du niveau des ETC ».

¹⁷ Pièce HQT-3, Document 1, section 3.2.1 « Démarche d'amélioration des projets ».

¹⁸ Dossier R-3738-2010 (Demande tarifaire 2011 du Transporteur), paragraphe 131 de la décision D-2011-039.

¹⁹ Dossier R-3777-2011 (Demande tarifaire 2012 du Transporteur), paragraphe 106 de la décision D-2012-059.

Tableau 19
Mises en service 2014 (M\$)

| | Valeur autorisée M\$ | | | MEE ≥ 5 M\$ | | | MEE < 5 M\$ | | | MEE total | | | Total 2014 | Total cumulé |
|--|----------------------|------------------------|----------------|----------------|-------------|----------------------------|--------------|-------------|----------------------------|----------------|-------------|----------------------------|----------------|--------------|
| | Valeur autorisée HQ | Valeur autorisée Régie | Décision Régie | Immo. | Incorp. | Contribution int et autres | Immo. | Incorp. | Contribution int et autres | Immo. | Incorp. | Contribution int et autres | | |
| Mises en service autorisations ≥ 25 M\$ | | | | 1 365,8 | | -63,0 | 26,5 | 7,5 | | 1 392,3 | 7,5 | -63,0 | 1 336,8 | |
| Poste Chomedey | 100,7 | 75,8 | D-2009-140 | 18,7 | | | | | | 18,7 | | | 18,7 | 83,8 |
| Interconnexion HQT-MASS et HQT-NE | 120,2 | 120,2 | D-2010-084 | 18,0 | | | | | | 18,0 | | | 18,0 | 95,9 |
| Intégration des parcs éoliens - Appel d'offres 2005-03 (2e) | 1 505,3 | 1 491,3 | D-2010-165 | 117,4 | | | | | | 117,4 | | | 117,4 | 589,9 |
| Poste Pierre-Le Gardeur | 87,4 | 87,4 | D-2011-032 | 54,4 | | | | | | 54,4 | | | 54,4 | 56,2 |
| Ouverture du réseau de transport 315kV sur le corridor Québec-Montréal | 318,0 | 309,2 | D-2011-066 | 87,2 | | | | | | 87,2 | | | 87,2 | 218,0 |
| Raccordement des centrales du complexe la Romaine | 2 008,3 | 1 830,2 | D-2011-083 | 689,2 | | -61,5 | | | | 689,2 | | -61,5 | 627,7 | 633,6 |
| Poste Manic-2 | 30,1 | 30,1 | D-2011-098 | 10,1 | | -1,5 | | | | 10,1 | | -1,5 | 8,6 | 18,7 |
| Renforcement réseau alimentant parc industriel Bécancour | 100,5 | 100,5 | D-2011-120 | 5,4 | | | | | | 5,4 | | | 5,4 | 82,5 |
| Poste Cadillac | 52,2 | 52,2 | D-2012-037 | 49,5 | | | | | | 49,5 | | | 49,5 | 49,5 |
| Poste Lefrançois | 46,5 | 46,5 | D-2012-048 | 31,4 | | | | | | 31,4 | | | 31,4 | 31,4 |
| Renforcement réseau 315 kV de l'Abitibi | 118,8 | 118,8 | D-2012-061 | 24,0 | | | | | | 24,0 | | | 24,0 | 28,5 |
| Renforcement réseau 120 kV Palmarolle-Rouyn | 34,1 | 34,1 | D-2012-140 | 30,0 | | | | | | 30,0 | | | 30,0 | 30,0 |
| Projet Saint-Césaire - Bedford | 95,1 | 95,1 | D-2012-152 | 68,3 | | | | | | 68,3 | | | 68,3 | 68,3 |
| Poste Némiscau - Remplacement compensateurs statiques | 100,4 | 100,4 | D-2012-160 | 42,0 | | | | | | 42,0 | | | 42,0 | 93,3 |
| Remplacement transformateurs de courant 735 kV | 66,0 | 66,0 | D-2012-165 | 5,6 | | | | | | 5,6 | | | 5,6 | 53,6 |
| Poste Fleury | 141,1 | 141,1 | D-2013-205 | 5,7 | | | | | | 5,7 | | | 5,7 | 5,7 |
| Intégration des parcs éoliens - Appel d'offres 2009-02 (3e) | 282,1 | 281,7 | D-2014-045 | 45,0 | | | | | | 45,0 | | | 45,0 | 54,1 |
| Poste Abitibi - Remplacement transformateurs | 52,6 | 52,6 | D-2014-068 | 16,5 | | | | | | 16,5 | | | 16,5 | 16,5 |
| Poste Bout-de-Île - Ajout compensateur statique | 58,7 | 44,1 | D-2014-190 | 42,0 | | | | | | 42,0 | | | 42,0 | 42,0 |
| Ligne à 735 kV Chamouchouane - Bout-de-Île | 1 134,5 | 1 083,4 | D-2015-023 | 5,4 | | | | | | 5,4 | | | 5,4 | 5,4 |
| Autres | | | | | | | 26,5 | 7,5 | | 26,5 | 7,5 | | 34,0 | |
| Mises en service autorisations < 25 M\$ | | | | 149,1 | 13,9 | 4,2 | 266,6 | 16,0 | -0,3 | 415,7 | 29,9 | 3,9 | 449,5 | |
| Poste Beaumont | 24,0 | | | 6,8 | | | | | | 6,8 | | | 6,8 | 21,1 |
| Poste Bout-De-L'Île - Ajout branches inductives CS | 22,0 | | | 6,5 | | | | | | 6,5 | | | 6,5 | 13,2 |
| Poste Berthier | 20,8 | | | 13,2 | | | | | | 13,2 | | | 13,2 | 13,2 |
| Poste Matapédia | 20,0 | | | 22,1 | | | | | | 22,1 | | | 22,1 | 22,1 |
| Poste Rouyn | 19,4 | | | 11,2 | | | | | | 11,2 | | | 11,2 | 11,3 |
| Poste Glenwood | 19,4 | | | 10,6 | | | | | | 10,6 | | | 10,6 | 10,6 |
| Poste Jeanne-D'Arc | 16,2 | | | 7,9 | | | | | | 7,9 | | | 7,9 | 7,9 |
| Ligne Fleury - Beaumont | 15,9 | | | 17,4 | | | | | | 17,4 | | | 17,4 | 17,4 |
| Poste Marcotte | 15,8 | | | 8,3 | | | | | | 8,3 | | | 8,3 | 8,3 |
| Poste Lorrainville | 13,6 | | | 14,0 | | | | | | 14,0 | | | 14,0 | 15,0 |
| Poste Québec | 9,9 | | | 5,4 | | | | | | 5,4 | | | 5,4 | 5,4 |
| Gestion stratégique des activités | 8,7 | | | | 7,7 | | | | | | 7,7 | | 7,7 | 7,7 |
| Pérennité et sécurisation des installations | 8,6 | | | 0,8 | 6,2 | | | | | 0,8 | 6,2 | | 7,0 | 7,0 |
| Poste Radisson - Remplacement transformateur | 6,9 | | | 6,5 | | | | | | 6,5 | | | 6,5 | 6,5 |
| Poste LG-3 | 6,8 | | | 7,4 | | | | | | 7,4 | | | 7,4 | 7,4 |
| Poste LG-2 - Remplacement transformateurs | 6,7 | | | 5,1 | | | | | | 5,1 | | | 5,1 | 5,1 |
| Poste Bersimis-2 | 6,7 | | | 0,9 | | 4,2 | | | | 0,9 | | 4,2 | 5,1 | 5,1 |
| Poste Montagnais - Ajout d'un bâtiment de résidences | 4,9 | | | 5,0 | | | | | | 5,0 | | | 5,0 | 5,0 |
| Autres | | | | | | | 266,6 | 16,0 | -0,3 | 266,6 | 16,0 | -0,3 | 282,3 | |
| Total | | | | 1 514,9 | 13,9 | -58,8 | 293,1 | 23,5 | -0,3 | 1 808,0 | 37,4 | -59,1 | 1 786,3 | |

6.4 Dépassements de coûts autorisés en vertu de l'article 73 de la Loi

1 Dans la décision D-2014-035²⁰, au paragraphe 510, la Régie demande au Transporteur de
2 dénoncer, dans le cadre des suivis administratifs des projets de plus de 25 M\$, tout
3 dépassement de plus de 15 % des coûts d'un projet qu'elle a initialement autorisé et d'en
4 fournir les justifications. De plus, au paragraphe 511 de cette même décision, elle demande
5 de réitérer cette dénonciation lors de la première demande d'inclusion de l'actif à la base de
6 tarification subséquente à la date de dénonciation. Pour la présente demande, le
7 Transporteur mentionne que les projets présentés ci-dessous ont fait l'objet de dénonciation
8 dans le cadre des suivis administratifs des projets de plus de 25 M\$. Ces projets en sont à
9 leur première demande d'inclusion à la base de tarification.

- 10 • Poste Manicouagan – Réfection CS 24 et systèmes connexes

11 Le Transporteur souligne, à la pièce HQT-3, Document 1 de son Rapport annuel
12 2014, aux pages 48 et 49, que la prévision de 69,6 M\$ autorisée par la Régie dans
13 la décision D-2012-151²¹ est revue à 87,5 M\$. Le Transporteur rappelle que ce
14 projet a fait l'objet d'un report des travaux de réfection du compensateur synchrone
15 CS23 causé par le bris du compensateur synchrone CS24 dont la réfection a été
16 priorisée. Ce report a exercé une pression à la hausse sur les coûts-clients et les
17 frais financiers. De plus, l'émission d'un nouvel appel d'offres, suite à un bris de
18 contrat, a également occasionné un report de l'échéancier ainsi qu'une
19 augmentation des coûts de construction. La nature des travaux et les objectifs du
20 projet demeurent les mêmes.

- 21 • Poste Madawaska

22 Le Transporteur souligne, à la pièce HQT-3, Document 1 de son Rapport annuel
23 2014, aux pages 62 et 63, que la prévision de 63,1 M\$ autorisée par la Régie dans
24 la décision D-2013-130²² est revue à 84,1 M\$. Le Transporteur mentionne
25 également, que ce projet fait l'objet d'un contrat globalisé et que les rubriques
26 approvisionnement et construction sont suivies globalement. Une hausse de ce
27 contrat ainsi qu'un l'allongement de l'échéancier expliquent ce dépassement prévu.

²⁰ Dossier R-3823-2012 (Demande tarifaire du Transporteur pour les années 2013 et 2014).

²¹ Dossier R-3810-2012 (Demande du Transporteur relative au projet de réfection d'un compensateur synchrone et des systèmes connexes du poste de la Manicouagan).

²² Dossier R-3849-2013 (Demande du Transporteur relative au remplacement du groupe convertisseur au poste Madawaska et travaux connexes).

7 Révisions des durées de vie utile

1 Dans la décision D-2002-95²³, à la page 91, la Régie a ordonné ce qui suit :

2 « Pour tout changement de durée de vie utile des immobilisations qui peut avoir un impact
3 tarifaire, la Régie s'attend à ce qu'avant de modifier les tarifs, le transporteur justifie le
4 changement et indique les résultats avec et sans la modification. »

5 Dans le dossier R-3927-2015²⁴, le Transporteur et le Distributeur demandent à la Régie
6 d'amortir, à compter du 1^{er} janvier 2015, leurs immobilisations corporelles en exploitation sur
7 leurs durées de vie utile en ne les limitant plus à 50 ans aux fins de l'établissement des
8 tarifs, en autant que la durée de vie moyenne pondérée de leurs actifs respectifs respecte la
9 limite de 50 ans prévue à l'alinéa 3 de l'article 24 de la *Loi sur Hydro-Québec*. L'impact de
10 ce changement sur la charge d'amortissement de l'année témoin projetée 2016 est une
11 réduction de 97,0 M\$.

12 Le tableau 22 présente les impacts détaillés des autres révisions de durée de vie utile
13 apportées par le Transporteur en 2014 ainsi que de celles qu'il compte compléter en 2015
14 et 2016 sur la charge d'amortissement.

Tableau 22
Impact des autres révisions de durées de vie utile sur la charge d'amortissement

| Catégorie et désignation | Année du changement | Ancienne durée de vie utile | Nouvelle durée de vie utile | Impact sur la charge d'amortissement (M\$) | | |
|--------------------------|---------------------|-----------------------------|-----------------------------|--|---------------|--------------|
| | | | | Année historique | Année de base | Année témoin |
| | | | | 2014 | 2015 | 2016 |
| Véhicules spécialisés | 2015 | 12 | 13 | | (0,5) | (0,4) |
| Véhicules légers | 2015 | 6 | 8 | | (1,8) | (0,9) |
| Total | | | | | (2,3) | (1,3) |

15 Le Transporteur présente au tableau 23, l'impact des autres révisions des durées de vie
16 utile sur les revenus requis de l'année témoin projetée 2016. Cet impact représente moins
17 de -0,1 % du coût du service du Transporteur de 2016.

²³ Dossier R-3401-98 (Demande tarifaire 2001 du Transporteur).

²⁴ Demande du Transporteur et du Distributeur relative aux modifications de méthodes comptables découlant du passage aux principes comptables généralement reconnus des États-Unis (US GAAP), Pièce HQT-D-1, Document 1, page 11.

Tableau 23
Impact des autres révisions de durées de vie utile (M\$)

| | <u>2016</u> |
|--|--------------|
| Rendement sur la base de tarification | 0,2 |
| Augmentation de la base de tarification ¹ | 3,0 |
| Coût moyen pondéré du capital | 6,947% |
| Dépenses nécessaires à la prestation du service | (1,3) |
| Diminution de la charge d'amortissement | (1,3) |
| Revenus requis | (1,1) |

Note 1: Effets sur l'amortissement cumulé considérant chacune des années affectées depuis la modification de la durée de vie utile.