

**Réponses du Transporteur
à la demande de renseignements numéro 1
de la Régie de l'énergie
(« Régie »)**

1 **DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N^o 1 DE LA RÉGIE DE L'ÉNERGIE (LA RÉGIE) À**
2 **HYDRO-QUÉBEC DANS SES ACTIVITÉS DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ (LE TRANSPORTEUR)**
3 **RELATIVE AU REMPLACEMENT DES DISJONCTEURS DE MODÈLE PK**

4 **1. Référence :** Pièce [B-0010](#), p. 7 et 8.

5 **Préambule :**

6 Le Transporteur décrit la séquence des événements ayant mené au devancement du
7 remplacement des disjoncteurs de modèle PK, notamment :

- 8 • deux bris importants lors d'épisodes de froid intense en janvier 2014 au poste de la
- 9 Nemiscau et en février 2015 au poste de Chibougamau;
- 10 • la recommandation du Transporteur, en août 2015, d'accélérer le rythme de
- 11 remplacement des disjoncteurs de modèle PK qui subsistent sur le réseau de
- 12 transport.

13 **Demandes :**

14 **1.1** Veuillez préciser l'horizon de remplacement initialement prévu pour l'ensemble des
15 disjoncteurs de modèle PK (nombre de disjoncteurs pour chaque année ainsi que la
16 valeur annuelle des investissements prévus) avant que le Transporteur ne conclut à la
17 nécessité de devancer leur remplacement, soit les événements cités en référence.

18 **R1.1**

19 **Les simulations du Transporteur effectuées à l'appui des demandes**
20 **d'autorisation d'investissements intègrent sans distinction les disjoncteurs de**
21 **modèle PK aux autres disjoncteurs pneumatiques à haute tension. Les résultats**
22 **des simulations ne permettaient pas de distinguer l'horizon propre au**
23 **remplacement des disjoncteurs de modèle PK de l'ensemble des résultats de la**
24 **famille des disjoncteurs pneumatiques à haute tension.**

25 **Ceci dit, l'horizon initialement prévu pour le remplacement de l'ensemble des**
26 **disjoncteurs de modèle PK peut être estimé en appliquant leur durée de vie utile**
27 **de 30 ans, projetée à partir de leur date de mise en service ou de leur date de**
28 **remise à neuf. Ainsi, le remplacement des disjoncteurs de modèle PK pouvait**
29 **s'échelonner sur un horizon de plus de 20 ans.**

30 **1.2** Veuillez préciser l'évolution de la planification du remplacement entre les deux
31 événements cités en référence.

32 **R1.2**

33 **À la suite de l'événement de 2014, l'orientation de remplacer environ**
34 **20 disjoncteurs de modèle PK par année a été transmise aux planificateurs.**

1 **À la suite de l'événement de 2015 et après avoir pris connaissance de**
2 **l'expertise réalisée par l'Institut de recherche d'Hydro-Québec¹, le Transporteur**
3 **a recommandé en août 2015 d'augmenter à 40 le nombre de disjoncteurs de**
4 **modèle PK à remplacer par année.**

5 **Après l'événement survenu au cours de l'hiver 2016², le Transporteur a conclu à**
6 **la nécessité de procéder au remplacement de l'ensemble des disjoncteurs de ce**
7 **modèle en 2016 et 2017.**

- 8 **2. Références :** (i) Pièce [B-0005](#), p. 19;
9 (ii) Pièce [B-0005](#), p. 20 et 21;
10 (iii) Pièce [B-0010](#), p. 9.

11 **Préambule :**

12 (i) À la référence, le Transporteur réfère notamment à des : « *Autorisations de la Régie à*
13 *l'égard de normes ou encadrements internes (généralement dans le cadre de demandes*
14 *d'autorisation de budgets annuels des investissements pour les projets du Transporteur dont*
15 *le coût individuel est < 25 M\$* ».

16 (ii) Le Transporteur précise que les frais à inscrire au compte de frais reportés sont nets de
17 ceux inclus au dossier tarifaire 2016 du Transporteur et y associe un montant de 2 M\$ visant
18 l'amortissement et le rendement déjà autorisés.

19 (iii) Le Transporteur mentionne, en note de bas de page 4, qu'après examen plus complet de
20 la situation, le « total d'environ 290 disjoncteurs » de modèle PK indiqué dans sa demande
21 (pièce B-0002), a été révisé à la baisse à 280, reflétant des remplacements ayant déjà fait
22 l'objet d'autorisations de la Régie.

23 **Demandes :**

24 **2.1** Veuillez expliquer ce que le Transporteur entend par l'extrait à la référence (i).

25 **R2.1**

26 **Par l'extrait à la référence (i), le Transporteur souhaite rappeler que la Régie a**
27 **déjà autorisé des demandes visant la catégorie d'investissement « respect des**
28 **exigences » pour l'application de normes ou d'encadrements internes.**

29 **Par exemple, elle a autorisé des investissements à ce titre entre autres dans le**
30 **cadre des demandes d'autorisation suivantes de budgets annuels des**
31 **investissements pour les projets du Transporteur dont le coût individuel est**
32 **inférieur à 25 M\$:**

- 33 • **la demande R-3935-2015 pour 2016, autorisée par la décision**
34 **D-2016-027³ ;**

¹ Déposée à la pièce HQT-1, Document 1 (B-0005) ; voir également la pièce HQT-2, Document 1 (B-0010, page 7, lignes 19-23.

² Pièce HQT-1, Document 1, page 7 (B-0005).

- 1 • la demande R-3904-2014 pour 2015, autorisée par la décision
2 D-2015-015⁴ ;
3 • la demande R-3855-2013 pour 2014, autorisée par la décision
4 D-2014-018⁵.

5 **Or, comme le Transporteur le souligne à la pièce HQT-2, Document 1, page 11, la**
6 **présente demande découle notamment d'un encadrement interne.**

7 **2.2** Veuillez préciser le lien entre les dossiers des investissements inférieurs à 25 M\$,
8 mentionnés à la référence (i), et la présente demande.

9 **R2.2**

10 **Comme indiqué à la réponse à la question 2.1, la référence (i) a pour objectif de**
11 **rappeler que l'application de normes ou d'encadrements internes donne**
12 **régulièrement lieu à des autorisations de la Régie dans le cadre des demandes**
13 **de budget d'investissement pour les projets dont le coût individuel est inférieur**
14 **à 25 M\$.**

15 **Le remplacement des disjoncteurs de modèle PK se justifie entre autres par la**
16 **nécessité de respecter un encadrement interne en matière de santé et de**
17 **sécurité des employés et du public, comme l'ont été des projets de moindre**
18 **envergure justifiés dans la catégorie « respect des exigences » dans le cadre de**
19 **demandes d'autorisation de budgets annuels des investissements pour les**
20 **projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$.**

21 **2.3** Veuillez préciser si le remplacement de certains disjoncteurs PK a été inclus dans la
22 demande du Transporteur relative à ses investissements inférieurs à 25 M\$ pour
23 l'année 2016 (dossier R-3935-2015).

24 **R2.3**

25 **Le remplacement de certains disjoncteurs PK a été inclus dans la demande**
26 **relative aux projets du Transporteur dont le coût individuel est inférieur à 25 M\$**
27 **pour l'année 2016 (dossier R-3935-2015).**

28 **2.4** Dans l'affirmative, veuillez indiquer le nombre de disjoncteurs concernés et les
29 montants associés.

30 **R2.4**

31 **Comme indiqué à la réponse 1.1, les simulations ne permettent pas de**
32 **déterminer la quantité spécifique de disjoncteurs de modèle PK simulés**
33 **pour 2016. Cependant, en consultant la planification des projets dont le coût**
34 **individuel est inférieur à 25 M\$, il y avait quatre de ces disjoncteurs à remplacer**
35 **dans le cadre du dossier R-3935-2015 au moment de la préparation de la**

³ Paragraphes 61 à 70, en particulier le paragraphe 62.

⁴ Paragraphes 71 à 74, en particulier le paragraphe 72.

⁵ Paragraphes 80 à 84, en particulier le paragraphe 82.

1 présente demande. Le montant associé au remplacement de chacun de ces
2 disjoncteurs est d'environ 2,1 M\$.

3 **2.4.1.** Veuillez préciser si les remplacements visés par la présente demande se
4 substituent, en tout ou en partie, à ceux qui auraient été demandés dans le
5 cadre du dossier R-3935-2015 ou s'ils s'y ajoutent.

6 **R2.4.1**
7 **Les remplacements visés par la présente demande s'ajoutent à ceux**
8 **visés par le dossier R-3935-2015.**

9 **2.4.2.** Le cas échéant, veuillez chiffrer les coûts associés à ces remplacements.

10 **R2.4.2**
11 **Sans objet.**

12 **2.5** Veuillez identifier les dossiers par lesquels la Régie a déjà autorisé le remplacement
13 des 10 disjoncteurs PK mentionnés à la référence (iii) (soit l'écart entre 290 et 280).

14 **R2.5**
15 **Les dossiers par lesquels la Régie a déjà autorisé le remplacement de ces**
16 **disjoncteurs sont :**

- 17 • la demande relative au projet de remplacement d'automatismes et de
18 disjoncteurs à 315 kV au poste Notre-Dame, dossier R-3923-2015
19 (2 disjoncteurs) ;
- 20 • la demande relative au remplacement des transformateurs de puissance
21 au poste de Radisson, dossier R-3921-2015 (2 disjoncteurs) ; et
- 22 • la demande relative au remplacement des transformateurs de puissance
23 à 735-315 kV au poste de la Manicouagan, dossier R-3893-2014
24 (4 disjoncteurs).

25 Outre ces 8 disjoncteurs, l'écart identifié à la référence (ii) est attribuable à
26 l'inclusion, dans la demande du Transporteur du 11 avril 2016 (B-0002) de
27 2 disjoncteurs qui sont également exclus car ils ne font pas l'objet de
28 remplacement. L'un d'eux est plutôt visé par un démantèlement (dans le cadre
29 de la demande relative au remplacement des transformateurs de puissance à
30 735-315 kV au poste d'Abitibi), alors que la validation finale des listes
31 d'inventaire a permis de confirmer qu'un dernier disjoncteur était déjà retiré du
32 réseau de transport.

1 **2.6** Veuillez identifier la ou les demandes par lesquelles les investissements inclus dans le
2 dossier tarifaire 2016 (R-3934-2015) du Transporteur, en lien avec le montant de 2 M\$
3 pour l'amortissement et le rendement (référence (ii)), ont été autorisés.

4 **R2.6**

5 **Le montant prévu de 2 M\$ pour l'amortissement et le rendement sur la base de**
6 **tarification des disjoncteurs de modèle PK en exploitation a été autorisé dans le**
7 **cadre de la demande tarifaire 2016 (R-3934-2015). Ces disjoncteurs ont**
8 **subséquentement été visés par les travaux urgents dans le cadre de la présente**
9 **demande.**

- 10 **3. Références :** (i) Pièce [B-0004](#), p. 3 et 4;
11 (ii) Pièce [B-0010](#), p. 8 et tableau 2, p. 13 et 14;
12 (iii) Pièce [B-0010](#), p. 17.

13 **Préambule :**

14 (i) Dans sa demande prioritaire amendée déposée le 5 mai 2016, le Transporteur estime :

- 15 • à 120 M\$, sauf à parfaire, les travaux urgents, en lien avec le remplacement d'au
16 moins 62 disjoncteurs PK;
17 • à 440 M\$ le coût du remplacement des 228 disjoncteurs résiduels;
18 • à 560 M\$ le coût du remplacement de l'ensemble des 290 disjoncteurs PK.

19 La Régie déduit de ce qui précède des coûts moyens suivants :

- 20 • 1,94 M\$ pour les disjoncteurs visés par les travaux urgents;
21 • 1,93 M\$ pour les disjoncteurs résiduels;
22 • 1,93 M\$ pour l'estimation de l'ensemble des disjoncteurs.

23 (ii) Le Transporteur mentionne qu'au terme d'une évaluation plus récente, les coûts pour
24 les travaux urgents s'établissent à 145,3 M\$ et les coûts pour les disjoncteurs résiduels à
25 426 M\$. Le Transporteur identifie 63 disjoncteurs pour les travaux urgents et 217
26 disjoncteurs résiduels.

27 (iii) Le Transporteur présente le nombre de disjoncteurs et le coût associé par catégories
28 d'investissement.

Tableau 5
Répartition des coûts entre catégories d'investissement visées par le Projet

Catégories d'investissement	Coûts	Nombre de disjoncteurs	Pourcentage du coût total du Projet
• Respect des exigences	485,9 M\$	235	85,1%
• Maintien des actifs	85,4 M\$	45	14,9%

1

2 **Demandes :**

3 La Régie constate des données aux références (i) et (ii) que le coût moyen des disjoncteurs
4 visés par les travaux urgents est passé de 1,94 M\$ à 2,31 M\$ entre la demande prioritaire
5 amendée (5 mai 2016) et le dépôt de la demande ré-amendée (29 juillet 2016).

6 **3.1** Veuillez expliquer l'augmentation de l'estimation de ce coût moyen.

7 **R3.1**

8 **Le Transporteur souligne que les coûts de 120 M\$, sauf à parfaire, présentés**
9 **dans sa demande prioritaire amendée citée à la référence (i) reposaient sur une**
10 **évaluation paramétrique des coûts des travaux urgents. Lors de la présentation**
11 **des coûts de 145,3 M\$ pour ces travaux à la pièce HQT-2, Document 1 (B-0010),**
12 **citée à la référence (ii), le Transporteur disposait de renseignements plus précis**
13 **à l'égard de certains éléments, en complément à l'évaluation paramétrique des**
14 **coûts des travaux urgents, notamment les travaux préparatoires liés aux**
15 **disjoncteurs résiduels (ingénierie et achat de matériel mineur) et les travaux**
16 **connexes, qui sont à l'origine de l'augmentation des coûts des travaux urgents**
17 **constatée en comparant les montants cités pour ceux-ci aux références (i) et (ii).**

18 **Ces éléments varient grandement d'un disjoncteur à l'autre et doivent tenir**
19 **compte d'exigences d'installation propres à chacun. De plus, le coût**
20 **paramétrique du remplacement d'un appareil est influencé par le niveau de**
21 **tension de celui-ci. Ainsi, de l'avis du Transporteur, l'établissement d'un coût**
22 **moyen n'est pas nécessairement représentatif.**

23 La Régie constate, des données à la référence (ii), que le coût moyen des disjoncteurs visés
24 par les travaux urgents correspond à 2,31 M\$, tandis que le coût moyen des disjoncteurs
25 résiduels correspond à 1,96 M\$.

26 **3.2** Veuillez expliquer l'écart entre ces deux valeurs.

27 **R3.2**

28 **Voir la réponse à la question précédente.**

1 La Régie déduit, des données à la référence (iii) que le coût moyen des disjoncteurs inclus à
2 la catégorie « Respect des exigences » correspond à 2,07 M\$ et que le coût moyen des
3 disjoncteurs inclus à la catégorie « Maintien des actifs » correspond à 1,89 M\$.

4 **3.3** Veuillez expliquer et justifier l'écart entre le coût moyen des disjoncteurs selon la
5 catégorie d'investissement.

6 **R3.3**

7 **L'écart entre le coût moyen des disjoncteurs inclus à la catégorie**
8 **d'investissement « respect des exigences » et le coût moyen des disjoncteurs**
9 **inclus à la catégorie « maintien des actifs » est attribuable au fait qu'un plus**
10 **grand nombre de disjoncteurs à 735 kV sont inclus dans la catégorie « respect**
11 **des exigences ». L'envergure des travaux connexes inclus dans cette dernière,**
12 **dont l'installation de parafoudres, contribue également à cet écart.**

13 **4. Références :** (i) Pièce [B-0010](#), p. 9;
14 (ii) Pièce [B-0005](#), p. 16.

15 **Préambule :**

16 (i) « *Ces nouveaux disjoncteurs visés par le Projet offrent plusieurs avantages. Ils ne*
17 *requièrent aucun système d'appoint lié à l'utilisation d'air comprimé et permettent une*
18 *augmentation importante du nombre de manoeuvres, soit environ 10 000 comparativement*
19 *à 2 000 pour les disjoncteurs de modèle PK à remplacer. En outre, dans l'éventualité d'un*
20 *bris, le risque de projection est pratiquement nul, car la porcelaine, faisant partie intégrante*
21 *des isolateurs de ces derniers, est remplacée par un matériau composite dans les nouveaux*
22 *disjoncteurs et ceux-ci sont exploités à une pression beaucoup plus basse que ceux qu'ils*
23 *remplacent* ». [nous soulignons] [note de bas de page omise]

24 (ii) Le Transporteur mentionne que le nombre d'équipements moindre simplifie la
25 maintenance et en diminue les coûts.

26 **Demande :**

27 **4.1** Veuillez élaborer sur les caractéristiques des nouveaux disjoncteurs, notamment quant
28 à l'absence de système d'appoint et au nombre accru de manoeuvres, et indiquer
29 l'impact de celles-ci sur la gestion du réseau, la durée de vie utile des équipements et la
30 maintenance, incluant les coûts associés.

31 **R4.1**

32 **La conception des modèles de disjoncteurs retenus par le Transporteur requiert**
33 **environ quatre fois moins de pression de gaz que les disjoncteurs à air**
34 **comprimé, ce qui peut entraîner un impact favorable sur les systèmes**
35 **d'étanchéité. Aussi, l'utilisation du gaz SF₆ (comparativement à l'air comprimé)**
36 **permet de réduire le nombre de composantes ainsi que les énergies de**
37 **manoeuvres. Il en résulte une performance accrue en endurance mécanique**

1 (10 000 c. 2000 manœuvres) et une meilleure fiabilité. Ainsi, comme indiqué à la
2 référence (ii), le Transporteur estime que la maintenance sera réduite.

3 Pour les nouveaux disjoncteurs, le gaz SF₆ nécessaire à l'isolation et à la
4 coupure est entièrement contenu dans un volume fermé étanche et ne nécessite
5 aucun système d'appoint d'énergie, ce qui peut également contribuer à la
6 réduction de la maintenance lorsque tous les disjoncteurs de modèle PK auront
7 été remplacés. Toutefois, un retour d'expérience sera requis afin que le
8 Transporteur puisse se prononcer sur les gains potentiels à ce titre.

9 La gestion du réseau se trouve également facilitée avec l'implantation des
10 nouveaux disjoncteurs. En cas de maintenance requise pour des enjeux de
11 sécurité, l'impact sur l'accessibilité des autres équipements est sensiblement
12 réduit puisque les nouveaux disjoncteurs comportent des isolateurs fabriqués
13 avec des matériaux composites. Cette caractéristique fait en sorte qu'en cas de
14 bris, ces isolateurs se déformeraient et ultimement se déchireraient sans
15 projection. Cette caractéristique, ainsi que la pression de gaz réduite des
16 nouveaux disjoncteurs, rend ceux-ci beaucoup plus sécuritaires.

17 Le Transporteur considère que l'impact des caractéristiques des nouveaux
18 disjoncteurs sur la gestion du réseau et la maintenance doit être examiné en
19 tenant compte de leur proportion relative par rapport à l'ensemble des
20 disjoncteurs que comporte le réseau de transport et du fait que ce dernier
21 demeure fortement sollicité.

- 22 5. Références : (i) Décision [D-2016-077](#), p. 10 et 12, par. 40, 58 et 59;
23 (ii) Pièce [B-0008](#);
24 (iii) Pièce [B-0010](#), p.8;
25 (iv) Dossier R-3981-2016, pièce [B-0013](#), p. 9 et 10.

26 **Préambule :**

27 (i) « [40] À la suite de la séance de travail, le Transporteur dépose une Demande
28 amendée, à l'égard de la création d'un CFR, par laquelle il précise la nature du CFR
29 demandé, en modifiant les frais qu'il souhaite y verser :

30 « **Travaux urgents**

- 31 • la charge d'amortissement liée au retrait d'actifs découlant du
32 remplacement des disjoncteurs PK et à la réduction des durées de vie utile;
33 • la charge d'amortissement liée aux nouveaux disjoncteurs SF₆;
34 • le rendement découlant de l'ajout, à la base de tarification du Transporteur,
35 des nouveaux disjoncteurs à compter de leur mise en service, au taux
36 applicable conformément aux décisions de la Régie;

37 **Remplacement des disjoncteurs résiduels et actifs connexes**

- 1 • la charge d'amortissement liée à la réduction des durées de vie utile, nette
2 de la réduction du rendement découlant de cette réduction des durées de
3 vie utile ».

4 [...]

5 [58] *En conséquence, la Régie demande au Transporteur de compléter son dossier,*
6 *conformément à l'article 73 de la Loi et du Règlement **au plus tard le 31 juillet 2016**, afin*
7 *qu'elle procède à l'analyse nécessaire du projet, pour rendre sa décision finale autorisant*
8 *celui-ci.*

9 [59] *Pour ces motifs,*
10 **La Régie de l'énergie :**

11 [...]

12 **ACCORDE** au Transporteur l'autorisation de créer, à compter de la date du dépôt de la
13 demande initiale, un compte de frais reportés, hors base de tarification et portant intérêts,
14 pour y comptabiliser tous les coûts, les charges et les frais engagés à compter du dépôt de
15 cette demande, tel que décrit dans la présente décision;

16 [...]

17 **ORDONNE** au Transporteur de déposer à la Régie, **au plus tard le 31 juillet 2016**,
18 l'ensemble des renseignements exigés par le Règlement pour permettre l'examen final et
19 complet du projet ». [note de bas de page omise]

20 (ii) Le 29 juillet 2016, le Transporteur dépose une version ré-amendée de sa demande.

21 (iii) « Elle y autorise par ailleurs le Transporteur à créer, à compter de la date du dépôt de
22 la demande initiale, soit le 11 avril 2016, un compte de frais reportés (« CFR »), hors base
23 de tarification et portant intérêts, pour y comptabiliser les frais décrits au paragraphe 40 de
24 cette décision, occasionnés notamment par le début hâtif des travaux urgents. Dans le cadre
25 de sa demande tarifaire 2017, le Transporteur demande la création d'un CFR distinct, hors
26 base de tarification et portant intérêts, pour y comptabiliser la charge d'amortissement
27 réelle en 2017 liée au retrait des disjoncteurs résiduels et des actifs connexes et à la
28 réduction de leurs durées de vie utile, nette de la réduction du rendement liée à cette
29 réduction. Les modalités de disposition de ces comptes y sont également proposées ». [notes
30 de bas de page omises] [nous soulignons]

31 (iv) Dans le dossier R-3981-2016, le Transporteur réfère à une pratique comptable
32 réglementaire existante pour les disjoncteurs PK prioritaires qui correspond au CFR créé par
33 la décision D-2016-077. À l'égard des disjoncteurs résiduels, le Transporteur mentionne ce
34 qui suit :

35 « La nouvelle pratique comptable règlementaire demandée consiste à créer un CFR (ci-
36 après : « CFR – Disjoncteurs PK résiduels »), hors base de tarification et portant intérêts,
37 pour y comptabiliser la charge d'amortissement réelle liée au retrait, en 2017, des

1 *disjoncteurs de modèle PK résiduels et des actifs connexes et à la réduction de la durée de*
2 *vie utile décrite à la section 7.1 de la pièce HQT-7, Document 1, nette de la réduction du*
3 *rendement liée à cette réduction. »*

4 **Demandes :**

5 La Régie constate que les frais entourant les disjoncteurs résiduels sont visés par le compte
6 de frais reportés (CFR) autorisé par la décision D-2016-077 (référence (i)) ainsi que par une
7 « nouvelle pratique comptable réglementaire » demandée dans le cadre du dossier tarifaire
8 R-3981-2016 (référence (iv)).

9 **5.1** Veuillez expliquer pourquoi la demande d'un CFR distinct a été formulée dans le cadre
10 du dossier R-3981-2016 (référence (iii)).

11 **R5.1**

12 **Le Transporteur considère que les différences entre le CFR autorisé dans la**
13 **décision D-2016-077 et la nouvelle pratique comptable réglementaire décrite à la**
14 **référence (iv) proviennent de la nature des frais à y verser et en particulier de**
15 **l'année au cours de laquelle ces frais seront engagés.**

16 **En effet, le Transporteur rappelle que le CFR autorisé dans la décision**
17 **D-2016-077 couvre uniquement les frais de 2016 qui n'ont pu être prévus dans**
18 **les revenus requis du Transporteur pour cette même année. Ces frais sont**
19 **décrits comme suit :**

- 20 • **la charge d'amortissement liée au retrait d'actifs découlant du**
21 **remplacement des disjoncteurs PK visés par les travaux urgents et à la**
22 **réduction de leurs durées de vie utile ;**
- 23 • **la charge d'amortissement liée aux nouveaux disjoncteurs SF₆ ;**
- 24 • **le rendement découlant de l'ajout, à la base de tarification du Transporteur,**
25 **des nouveaux disjoncteurs à compter de leur mise en service, au taux**
26 **applicable conformément aux décisions de la Régie ;**
- 27 • **la charge d'amortissement, constatée pour l'année 2016, liée à la réduction**
28 **des durées de vie utile des disjoncteurs résiduels et actifs connexes, nette**
29 **de la réduction du rendement découlant de cette réduction des durées de**
30 **vie utile.**

31 **Le Transporteur précise que la demande de création d'un second CFR, formulée**
32 **dans le cadre de la demande tarifaire 2017, vise à comptabiliser la charge**
33 **d'amortissement circonstancielle significative pour l'année 2017 liée**
34 **exclusivement à la réduction des durées de vie utile et aux retraits des**
35 **disjoncteurs résiduels et des actifs connexes, nette de la réduction du**
36 **rendement en découlant, et particulièrement à en permettre la disposition sur**
37 **2 ans, soit la durée du Projet.**

38 **Toutefois, le Transporteur s'en remet à la discrétion de la Régie quant à la**
39 **pertinence ou non de créer un deuxième CFR aux fins décrites au paragraphe**
40 **précédent, dans la mesure où une telle charge d'amortissement pour**
41 **l'année 2017 ainsi que les modalités de disposition proposées dans le cadre de**
42 **la demande tarifaire 2017 à la pièce HQT-4, Document 2 (B-0013), pages 10 et 11,**

1 **peuvent être appliquées dans le cadre du CFR prévu aux termes de la décision**
2 **D-2016-077, si la Régie devait conclure à la pertinence de maintenir un seul CFR.**

3 **5.2** Veuillez expliquer pourquoi cette nouvelle demande (référence (iv)) n'a pas été
4 formulée lors du ré-amendement de la demande au présent dossier (référence (ii)).

5 **R5.2**

6 **Comme indiqué dans la réponse à la question 5.1, la nouvelle demande citée à la**
7 **référence (iv) est liée aux modalités de disposition de la charge d'amortissement**
8 **pour l'année 2017, telle qu'elle est décrite à la réponse précédente, lignes 32-36,**
9 **ainsi qu'à l'établissement des revenus requis du Transporteur de l'année témoin**
10 **2017, comme le Transporteur l'indique à la pièce HQT-4, Document 2 (B-0013),**
11 **traitant des conventions, méthodes et pratiques comptables. Le Transporteur a**
12 **considéré qu'il était opportun que ces modalités de disposition⁶, ainsi que des**
13 **considérations propres à l'établissement des revenus requis, soient présentées**
14 **dans le cadre de la demande tarifaire 2017.**

15 **5.3** Veuillez préciser les éléments non-couverts par le CFR créé par la décision
16 D-2016-077 (référence (i)) et, le cas échéant, à quoi remédie la demande d'un CFR
17 distinct.

18 **R5.3**

19 **Voir la réponse à la question 5.1.**

⁶ Au paragraphe 28 de sa demande amendée (B-0004), le Transporteur indiquait qu'il proposerait ces modalités dans le cadre de la demande tarifaire 2017.